SOCIETÀ IN COMMANDITA

E. MELISURGO & C.[I]

PER

LA FERROVIA DELLE PUGLIE

DA NAPOLI A BRINDISI





NAPOLI
STABILIMENTO TIPOGRAFICO DI GAETANO NOBILE
Vicoletto Salata a'Ventaglieri n. 14.
1855

PROGRAMMA

La Ferrovia delle Puglie oggetto di tanti desideri, e di tante speranze, diventerà un fatto: cessano gli ostacoli non appena il magnanimo volere dell'Augusto Principe che ne regge è fatto noto, e la Ferrovia delle Puglie, lasciando il campo delle sofisticazioni e delle teorie, entra in quello della realità.

Dopo dieci anni di perseveranza e di paziente osservazione, la Clemenza di S. M. il Re (N. S.) mi ha dato Concessione della Strada Ferrata da Napoli a Brindisi, ed ha dettate sapienti norme, onde questa vasta e grande intrapresa abbia precipua risorsa nei nostri mezzi nazionali. Chi non farà plauso a sì magnanima idea?

So bene quel che va dimandandosi: dove sono i mezzi? E di leggieri taluno conchiude tornar frustrata la mia Concessione! . . . .

La Ferrovia delle Puglie, sarà un fatto, e lunge di chiedere se vi sieno i Capitali, si discuta invece d'onde convien ricavarli; se dalla speculazione bancaria o dall'industria; se dallo straniero o dal nostro paese; se con mezzi fittizi o reali. Questo è esame degno della materia e proficuo d'utilità e di ammaestramenti.

La speculazione Bancaria, che spessamente si annunzia colla misteriosa parola della magia del credito, madrigna anzichè madre delle grandi intraprese, è sorretta dal monopolio, dall'agiotaggio, dalla scommessa, ed i suoi titoli lunge di costituire la garentia e l'espressione de'Capitali versati, sono i provocatori de' Capitali desiderati, sono l'espressione della speranza, e l' indice del niente. Siffatto giuoco crea i benefizi e spesso prepara la rovina de'Capitali. In proposito triste sperienze ne ammaestrano, ed il nostro paese non n'è scevro: riportiamoci alle speculazioni Bancarie del 1832 al 1836, e largamente avremo a convincerci dell'enunciata verità!

Corriamo in ordine logico: pria i mezzi e poi lo scopo; pria il danaro e poi l'opera. Chi preferisce una via opposta sempre inganna, talora sorprende utilmente; ma il più delle volte rovina.

Respingiamo la credenza di taluni, che a grandi intraprese è necessario il concorso di grandi Capitalisti; e ci si permetta di sostituire la tesi, che a grandi intraprese è necessario il concorso delle moltitudini associate a formare grandi capitali, come risultamento di piccole prestazioni, che non disquilibrano la propria posizione, tengon luogo di risparmi, e creano risorse future e certe.

Dunque la Ferrovia delle Puglie non deve cominciare ad emettere titoli a negoziare, non deve creare un valore effimero per ottenere un valore reale, per lo più non equivalente; non deve trovar mezzo di attuazione ne' vortici della Banca, o nelle speculazioni di Borsa.

Ma se l' industria del paese non offre sufficienti Capitali all'opera da farsi, non è mestieri, asserisce taluno, toglierli dallo Straniero?

Posta questa proposizione così assolutamente, la risposta non può esser dubbia. In mancanza, i capitali stranieri animeranno l'impresa: e si tenga per fermo (il che da molti non è ignorato) esser questi capitali pronti.

Ma è dovere, è bisogno, è utilità di secondare la magnanima Idea del Clementissimo Monarca, onde la Ferrovia delle Puglie s'intraprenda e si compia con mezzi propri, e questi mezzi non mancano, anzi ne sono superflui: e ciascuno, che non è indifferente alla Gloria del Principe e del paese, e che sente anche mezzanamente la carità di patria, deve con tutto impegno concorrere alla grande opera.

In opposto, se tutt'i Capitali fossero stranieri, si permetterebbe d'infeudare,per quattro quinti di un secolo, nel Regno ventidue milioni, de'quali solo un terzo circa in numerario, il resto in mercanzie *pur franche di dazio*, coll'aggravio di un'annuale estrazione di due milioni di ducati o più, in modo, che nel giro della Concessione verrebbe esitato in pro dello straniero l'enorme somma di 160 milioni di ducati. Pretendere poi che in una popolazione di circa tre milioni di uomini che abitano le regioni attraversate dalla linea da Napoli a Brindisi non vi siano 55000 individui che abbiano il potere di prestare ducati 100 all'anno, versati in piccolissime rate, e pel solo giro di anni quattro; significa mentire a sè stessi; significa supporre che un paese eminentemente ricco di preziose produzioni, sia un deserto di steppe; significa ignorare la potenza metallica del nostro paese, ch'è la prima fra le prime di Europa! . . . .

Se dunque non il giro Bancario, ed i valori fittizi; ma i mezzi industriali con valori reali, agevolati per quantità e tempo sono i fattori della ferrovia; se i capitali stranieri possonsi invocare a solo titolo sussidiario, è conseguenza, che abbiasi a richiedere il concorso de' popoli di questo bel Reame nella grande impresa: concorso che torna ad utilità de'concorrenti, a gloria del Principe, ed a ricchezza del paese.

Prima però che il Pubblico venga a sostener l'intrapresa, è uopo che sappia quello che va a fare.

Quindi sommariamente rammenterò a coloro che lo sanno, per dirlo a quelli che potrebbero ignorarlo:

1.° Quale è l'importanza della Ferrovia delle Puglie pel commercio esterno;

2.° Quale pel commercio interno;

3.° E quali sono i vantaggi di sì vasta intrapresa, guardata sotto il punto di vista di semplice operazione industriale, come collocamento di capitali.

1.°

Si ritenga per fermo e saldo giudizio, che la migliore, e la più sicura speranza di risorgimento commerciale ed industriale, non solo per le nostre regioni, ma per tutte le intorpidite contrade meridionali di Europa, sta riposta nel Mediterraneo, e si ritenga pure, che questo mare sarebbe per rimanere quale lo rese Vasco di Gama con la scoverta del Capo di Buona Speranza, se la navigazione a vapore non fosse per dargli la sua antica importanza.

Il Mediterraneo è la via naturale per comunicare fra l'Europa, l'Asia e l'Africa, abbenchè le vie praticate per le relazioni commerciali fra l'Europa e l'Asia fossero state varie.

Se fosse scopo del mio assunto dimostrare, come le politiche ed umane vicissitudini, la civiltà trapiantata da impero in impero, ed i suoi progressi attraverso delle sanguinose umane tragedie, abbiano costretto gli uomini a cercare or una, or un'altra via pel perenne desiderio, e la permanente necessità di comunicare fra le due più popolate, più ricche, e più classiche regioni del globo; si toccherebbe con mano di quale e quanta importanza sia lo stabilimento delle vie ferrate nel nostro Regno non solo, ma nell'intera penisola italiana.

In fatti, il giorno in cui tutti i centri di popolazione e di prodotti dell'intera Penisola saranno in comunicazione, vale a dire quando il bacino del Po (or ora congiunto con quelli del Danubio e del Reno) sarà riunito a quei dell'Arno, del Tevere, e del Garigliano per mezzo di una ferrovia che parte da'due estremi delle Alpi, e giunga alle pianure delle Puglie fino a Brindisi; la produzione aumentandosi da per ogni dove, per la facilità, la prontezza e l'economia de' trasporti su tutti i mercati, e nei moltiplici porti bagnati dal Tirreno, dall'Adriatico, e dal Jonio; produrrà necessariamente un incalcolabile aumento di esportazione, e quindi d'importazione. Il nostro commercio in conseguenza potrà progredire ed estendersi tanto verso l'Occidente della Penisola, che verso l'Europa centrale, occidentale e del Nord non solo, ma prenderà il suo cammino naturale verso l'Oriente e l'Asia.

La produzione interna rapidamente e facilmente portata ne'nostri porti, sboccherà per le mille vie che le acque del Mediterraneo le aprono, nel mentre queste medesime acque per le stesse mille vie daran luogo all'immissione delle merci straniere, delle quali il trasporto per le ferrovie nei centri interni delle popolazioni sarà economico e pronto in mode che semprepiù torneranno agevolate le permutazioni commerciali, diminuita l'enorme differenza nella scala de'valori, ed in qualche guisa equilibrata la concorrenza.

Tutti insomma potranno profittare di tutto, ed a buon mercato. Tutti potranno vender tutto all'esportazione senza mediazioni o monopoli.

Questo è l'avvenire rapidamente cennato pel commercio esterno della Ferrovia delle Puglie.

Nè si creda, che tal giorno sia lontano; imperocchè la ferrovia dell'Italia Centrale che riunirà le Provincie Lombarde ed il Piemonte ai Ducati, ed allo stato Pontificio, essendo in piena costruzione, non resta che l'unione di Roma a Napoli, tronco della gran linea ben più facile e breve che quello da Napoli a Brindisi, e che mentre questa si esegue, è da sperarsi che la previdenza governativa de'due Stati, ed il generoso buon volere dell'Augusto nostro Sovrano e del Sommo Pontefice, ne spingano l' attuazione pel comune o pubblico interesse.

2.°

Potrei benissimo non far parola della importanza della Ferrovia delle Puglie pel commercio interno, tra perchè gli stessi principii che ne fan progredire l'esterno militano a favore dell'interno, e tra perchè son persuaso non esservi un solo abitante, non dico delle Puglie, ma del Regno intero, che non possa meglio di me saperlo e dirlo.

E si dica il vero! Perchè voler dimostrare una verità che può dirsi assiomatica? Chi non sa che la facilità e rapidità de' trasporti giovano al produttore ed al consumatore; cosicchè nella scala de'valori, la cosa permutabile assicura un beneficio, che non sarebbe diminuito per gli effetti delle mediazioni moltiplici, del monopolio, degl'interessi, nel rapporto del tempo, e così via dicendo? E lo stesso speculatore, il mercante, il fabbricante non potranno fruire i medesimi benefici e mettere a profitto l'assistenza personale, e la brevità

*

del tempo? Ma sarebbe lunga istoria, se tutti i vantaggi indicar io volessi; e perciò mi limito a dire soltanto questo:

Abitanti del Regno in generale, ed abitanti delle Puglie in particolare, le vie di comunicazione a misura che si aumentano, ed in ragione diretta della loro bontà accrescono la pubblica fortuna e la moltiplicano. Or potete voi ignorare che le Ferrovie superano ogni altro mezzo finora conosciuto pel trasporto degli uomini e delle mercanzie? No, che non è possibile. Sostenetene dunque l'esecuzione del più utile, del più necessario. Fatelo e fatelo voi, perchè voi siete i soli ed i veri interessati: gli stranieri possono venire in aiuto dei vostri Capitali, ed in ciò saravvi utile reciproco e saran moltiplicati i profitti de' valori permutabili in tutte le piazze di Europa. Ma non permetterete mai la totale esclusione dei vostri Capitali in un'opera tutta vostra e di vostra principale utilità!

3.°

In ogni impresa industriale, qualunque sia la forma di Società con cui si porti innanzi, due elementi sono essenziali; l'uno l'Industria, alla quale si dà un valore, l'altro il Capitale necessario a menarla ad effetto.

Il tutto insieme forma il fondo sociale rappresentato da' titoli.

L'Industria, perchè un'impresa abbia prodotti efficaci e non ideali:

1.° Va esercitata da intelligenze pratiche e speciali, che posseggono l'arte, ed i segreti per maneggiarla.

2.° Non deve gravare l' impresa assorbendo per sè una parte de' benefici devoluti al capitale.

Ed il Capitale, perchè sia con sicurezza versato, è necessario:

1.° Che non sia deviato dall'uso cui è destinato.

2.° Che sia versato in modo da non gravare o disturbare le altre industrie, nè il Commercio attuale.

3.° Che non sia soggetto a subire un aumento, e vi sia la certezza di versarlo a ragion veduta.

4.° Che le spese dell'esercizio dell'impresa sieno limitate, ed assimilate a quelle per imprese della stessa natura eseguite in altri luoghi.

5.° Che ne sia sicuro il rimborso nel tempo il più breve possibile.

6.° Che si abbia la certezza, che nel tempo dell'attivazione dell'impresa frutti un equo interesse.

7.° Che chiaramente si vegga oltre agl'interessi equi e legali, potervi essere un beneficio futuro.

8.° Infine che non vi sia rischio di sorta alcuna.

Vediamo come la Concessione, che S. M. Ferdinando II nostro Augusto Sovrano mi ha accordata con avveduta e ponderata intelligenza, e l'Atto di Società che presento al Pubblico, possano assicurare ed adempire tutti questi requisiti.

L'Industria

La Concessione della Ferrovia in parola, atteso la sua natura che abbonda d'incoraggiamenti per franchigie e privilegi accordati, porta con sè un valore industriale. Inoltre la sovvenzione annuale di ducati 180mila gliene dà un secondo reale ed effettivo; dappoichè rappresenta un valore attuale ed a strada fatta di ducati 3,600000.

Questo valore effettivo e non eventuale, esonera dal Capitale il peso di pagare da' benefici il valore industriale della Concessione. Dippiù assicura nel corso di anni 50 al più il rimborso del Capitale versato. Ed infine mediante una lieve economia nel tempo della costruzione, forma un forte fondo di riserva per far fronte ad avvenimenti impreveduti e probabili in un'impresa gigantesca.

Mi lusingo non essere sprovveduto di quelle pratiche cognizioni, e dell'esperienza acquistata in vastissimo campo, necessarie a ben condurre l'opera, che S. M. il Re N. S. ed il R. Governo mi hanno affidata; almeno da parte mia son certo di mettervi di buona volontà, quel poco di sapere, che lo studio e la pratica mi han dato. Inoltre uomini speciali saranno impiegati nella esecuzione.

Il Capitale

Il contratto di Società che presento stabilisce, che i versamenti arrivino al Banco, e passino in Madrefede, condizionati a spendersi per l'uso della Ferrovia da Napoli a Brindisi.

L'Azionista con ciò è sicuro che il suo danaro non può essere addetto ad altro uso: e la condizione che vincola l'ordinativo ed il pagamento esclude ogni abuso.

Con l'art.30 si stabilisce che il primo versamento sia di ducati sei ed il rimanente di un azione di ducati 100 sia versato a rate mensili consecutive di ducati due ognuna. Con tal modo di versamento accessibile a tutte le fortune, si demanda non il capitale, ma l'economia degli azionisti. Nè le altre industrie dunque, nè il commercio possono essere disquilibrate da questo cumulo di economie, che ripartito sopra una massa considerevole, benissimo può chiamarsi una Cassa di Risparmio. L'ammontare di tutti questi risparmi, essendo invertito nella fondazione di un'opera utile e produttiva, non è possibile intravedere la creazione di un forte capitale da poter disturbare col monopolio e con le usure l'andamento regolare dell'industria e del commercio. Ed inoltre non è tal versamento atto a disquilibrare le particolari fortune, o a sommettere i valori versati all'ondeggiamento bancario, atteso il rimborso alla pari, come di seguito si dirà.

Il Cottimo ch'è alligato al Contratto di Società per la spesa della strada, ne assicura la non alterazione, ed i pagamenti essendo fatti al Concessionario a misura che dimostri i lavori eseguiti, la Società paga a ragion veduta.

Si potrebbe pretendere da taluni essere il prezzo stabilito per la costruzione di questa Ferrovia nella somma di ducati 20,400000 esorbitante o almeno esagerato.

Voglio prevenire ogni diceria ed intrigo da qualunque parte della scala sociale possa partire, e tanto maggiormente, che tale insidia potrebbe venire da uomini interessati a perturbare l'impresa, per alimentare una vana speranza di monopolio.

Invito chiunque lo vuole ad esaminare le spese fatte per le grandi linee esistenti in Europa, sia da Governi che da Compagnie, e paragonarle a quelle che io qui sotto stabilisco per l'esecuzione della Ferrovia da Napoli a Brindisi, la quale se presenta delle economie nelle pianure della Capitanata, queste sono più che assorbite nel passaggio dell'Appennino per la lunghezza di circa 60 miglia, nella Provincia di Bari, gran parte di quella di Lecce, e nelle vicinanze della Capitale, sia pel costo delle proprietà, sia per le difficoltà di terreno che obbligano alla erezione di grandiose, e spesose opere di arte.

Ora la linea da Napoli a Brindisi, atteso gli sviluppi necessari per eseguirla con pendenze praticabili e non immaginarie, e le deviazioni necessarie a servire centri popolati, potrà avere la lunghezza di 240 miglia; sicchè dividendo ducati 20,400000 in 240 parti eguali si avrà, che per ogni miglio si alloga la somma di ducati 85000.

Fissando questo prezzo per miglio potrei a simile difficoltà semplicemente rispondere: quello della Regia Strada di Capua eseguita dall'Erario, quello di Castellamare eseguita da una Società, han superato il prezzo che io stabilisco. Potrei rispondere guardate le dette strade, esaminatele, percorretele, e leggete le obbligazioni che prendo nel Cottimo, e sarà facile il paragone fra le qualità di una strada ferrata che dovrà servire all'uso d'immensi trasporti, e che potrà affidare i deperimenti prodotti da un lungo spazio di tempo, e quelle delle già esistenti. Si paragonino le difficoltà della via ferrata delle Puglie, con le non esistenti in quelle di Capua e Castellamare; si calcoli la sola differenza di peso di ferro fra quella e queste, e quella del materiale di locomozione, e si vedrà, che con ducati 85000 per miglio si stabilisce un prezzo giusto, e da uomini onesti.

Ciò potrebbe bastare per rispondere a qualunque detrattore anche di mala fede: ma è uopo fare meglio che questo, per dimostrare al Pubblico di buona fede, che con la spesa fissata fa mestieri aver mezzi non comuni per riuscirvi.

Le spese di ogni ferrovia van divise in due classi.

L'una che comprende le spese FISSE, l'altra le VARIABILI.

E poichè intendo che questo mio calcolo possa da qualunque Azionista esser fatto esaminare da *Ingegneri di Strade Ferrate*, che hanno eseguito grandi linee in Europa; adopero nello stesso il sistema metrico per le misure, e la moneta franco per le spese. Cosicchè in un chilometro di ferrovia ordinariamente oggi si spende da 220 a 230 mila franchi, così ripartiti.

Spese fisse

Doppio corso di guide, compresi i cambiamenti di vie a franchi 40mila per ogni binario, con guide del peso medio di 32 chilogrammi il metro corrente[1]..... franchi 80000

Materiale fisso, pompe, aghi, leve, piani girevoli ec. ec.	»	7000
Stazioni, magazzini, rimesse, ec. ec.	»	15000
Materiale mobile	»	25000
Chiusure, barriere, segnali, case di guardia pe' pontonieri, telegrafo elettrico	»	11000
Spese di amministrazione, di direzione, formazione di Società, mobilia delle Stazioni dell'amministrazione, della direzione, e spese di studi ...	»	15000
Le spese fisse sommano in uno per ogni chilometro	»	150000

Spese variabili

Resterebbero per le spese variabili, vale a dire, pel valore de' terreni, movimenti di terra, ponti, ponti-viadotti, gallerie sotterranee, insabbiamento di tutta la linea (precauzione essenziale non praticata nelle nostre due ferrovie esistenti), condotti, deviamenti d'acqua ec. ec. la somma di franchi 70 ad 80 mila.

Ora qualunque intrapreditore che ha già fatto strade ferrate appena si contenterebbe di 80000 franchi a chilometro per le spese variabili in una strada come quella che va fatta per le Puglie.

[1] Nel cottimo le guide sono portate a 35 chilogrammi per metro nella parte montuosa, ed a 30 chil. nella pianura.

Ebbene la cifra di soli 220mila franchi a chilometro metterebbe il miglio Napolitano di 60 al grado al valore di franchi 408100 ovvero ducati 89782. E se da me si fissa a ducati 85000, è perchè trovandosi riunite in una sola mano tutte le economie di una vasta operazione, un ribasso di ducati 4782 a miglio è senza alcun rischio possibile. E dico e sostengo a chicchesia, che un prezzo inferiore a quello da me fissato per la ferrovia da Napoli a Brindisi, ed alle condizioni stabilite nel Cottimo, sarebbe improvvisato, sarebbe il prodotto di un errore imperdonabile.

E ciò basta per dimostrare, che oltre alla obbligazione del Cottimo, nel contratto evvi la certezza morale non solo che il capitale non potrà essere aumentato, e che gli Azionisti non saranno sopraffatti, ma che si paga a ragion veduta.

Con l'artic. 48 del Contratto di Società le spese di esercizio sono fissate al maximum al cinquantacinque per cento dell'introito lordo. Nelle strade di primo ordine, e le meglio servite, anche in Inghilterra, questa cifra non è mai oltrepassata. Quando questa cifra si supera, sia per disordine di amministrazione, sia per pessima costruzione delle strade, il dippiù è tolto al benefizio dell'Azionista. Ecco perchè ho voluto limitarle col contratto di Società.

Ducati 100mila annui prelevati dalla sovvenzione del Real Governo ammortizzano l'intiero Capitale Sociale: e giova a tal proposito osservare la utilità di questo ammortizzamento, e per lo quale annualmente si rimborsano non solo mille azioni, ma tante altre quante rappresentano il valore de' lucri o interessi risparmiati e ritenuti su' capitali già restituiti, e per tutte in equivalente valore, e senza pericolo di variabilità. Il qual fatto permette al Capitalista rimborsato, di concorrere alla dividenda de'lucri superanti il 5 0/0 durante l'ammortizzamento; ed assicura poi il godimento della piena dividenda senza impiego di capitale, dopo l'ammortizzazione, e per un periodo non meno di 30 anni, essendochè la Concessione avrà la durata di anni 80.

Gli altri 80mila ducati annuali, residuo di detta sovvenzione, servono ad aumentare il fondo de'benefici sociali.

Quali saranno i profitti degli Azionisti? A questo risponderò con poche parole.

Ho fatto travedere cosa sarà questa ferrovia pel commercio esterno, e pel commercio interno.

Ho fatto vedere come la sovvenzione governativa lascia intatti i benefizi sgravandoli del fondo di ammortizzamento, del valore industriale della Concessione, e della formazione di un fondo di riserva.

Ho dimostrato come fissandone una giusta spesa di costruzione, e limitando le spese di esercizio, i benefizi non subiscono alterazione.

Ora dirò in ultimo, che da' documenti Officiali che deposito presso il pubblico Regio Notaio Certificatore D. Gaetano Martinez risulta, che le spese annuali di trasporto per carri di mercanzie, e per via di terra delle tre Provincie di Puglia, del Principato Ultra, e di quelle delle Provincie limitrofe che prendono la via della Consolare di Puglia per venire a Napoli, e quelle che da Napoli vanno in quelle Provincie, oltrepassano sei milioni presa la media di un decennio.

Io non pretendo aumentare con calcoli probabili questa cifra, nè moltiplicarla con i trasporti che necessariamente nasceranno tra Provincia e Provincia, nè con l'aumento del numero de' viaggiatori, solo dico, tale cifra resti quale la danno i citati documenti, che ognuno è libero di poter esaminare.

Ebbene prelevando da sei milioni, 55 0/0 per le spese di esercizio, vale a dire duca-

li 3,300000 — restano ducati 2,700000 che formano un interesse di più del 12 1/4 0/0 sul capitale di ducati 22,000000.

Vogliamo esser saggi? Fondiamo i nostri dati sulla metà. Allora avremo certamente 6 1/8 0/0 — vale a dire più dell'interesse legale.

Ecco ora i profitti dell'azionista. Il 5 0/0 (che è parte del 6 1/8 di sopra calcolato) almeno fino al rimborso, che può succedere anche dopo pochi anni, operandosi ogni anno l'ammortizzamento di una parte delle azioni.

Il dippiù dell'interesse (ove si verifichi, dedotto il 5 0/0 — che si stabilisce per limite certo come devoluto al capitale.

Il godimento di tutti i profitti, vale a dire almeno 6 1/8 0/0 — per 30 anni senza impiego di capitale, e supponendo una immobilità inconcepibile di prodotti in una ferrovia di tale importanza pel corso di anni 80; quando l'esperienza mostra che i prodotti di una Ferrovia si aumentano col progredire del tempo.

Ci è da esitare? No, a meno che non vogliasi negare la luce del giorno, e misconoscere il beneficio, che n'è dato di fruire!

Vi è quindi a temer pericolo? niuno.

Questi sono i vantaggi della semplice operazione industriale.

Io ho religiosamente adempito al dovere di onesto uomo, che ama anzi tutto la Gloria del Sovrano, ed il bene del suo Paese.

Il Pubblico corrisponderà a sì nobile invito.

Alla prova dunque.

La sottoscrizione si aprirà dal 30 maggio al 20 giugno del corrente anno presso le persone che saranno indicate con appositi manifesti.

Il Concessionario
Emmanuele Melisurgo
Ingegnere Civile

ATTO DI CONCESSIONE

PER

LA FERROVIA DELLE PUGLIE

DA NAPOLI A BRINDISI

Copia.

REGNO DELLE DUE SICILIE

Il giorno 7 Aprile 1855 in Napoli

FERDINANDO II.

PER LA GRAZIA DI DIO

RE DEL REGNO DELLE DUE SICILIE

DI GERUSALEMME EC.

DUCA DI PARMA, PIACENZA, CASTRO EC. EC.

GRAN PRINCIPE EREDITARIO DELLA TOSCANA EC. EC. EC.

A tutti i presenti e futuri salute

Innanzi a noi Gaetano Martinez del fu Giuseppe Notajo Certificatore Regio di Napoli, con lo studio nella casa di nostra abitazione sita strada Bisignano a Chiaia n.° 48; e dei sottonotandi testimoni avendo i requisiti dalla legge richiesti, si son costituiti

Da una parte

Il sig. D. Giovanni Rocco, del fu D. Marco, Avvocato Generale della G. C. de' Conti, Agente del Contenzioso della Tesoreria Generale; domiciliato per ragione del suo ufficio nel Palazzo de'Reali Ministeri di Stato in S. Giacomo, il quale interviene in nome e parte del Real Governo, e per effetto delle Sovrane Delegazioni e Disposizioni, di cui in seguito si farà parola.

E dall' altra parte

Il sig. D. Emmanuele Melisurgo, del fu Spiridione, Ingegnere civile, domiciliato Riviera di Chiaia n. 95.

Le costituite signore parti sono cognite a noi notajo e testimoni.

Si è dalle costituite parti dichiarato, che dal signor Direttore del Ministero, e Real Segreteria di Stato de'Lavori Pubblici, è stato partecipato sotto la data de' 3 aprile 1855, (2° Ripartimento, 2. Carico, n. 1682), al costituito sig. Avvocato Generale della Gran Corte de'Conti. Agente del Contenzioso della Real Tesoreria Generale, il seguente Rescritto.

» Sua Maestà, il Re, (N. S.). alla cui Sovrana intelligenza ho rassegnato il progetto » di contratto formolato dalla Commessione Sovranamente istituita per le Ferrovie (e della » quale Ella fa parte) per una novella Concessione della Strada di Ferro da Napoli a Brin- » disi da farsi al signor Emmanuele Melisurgo, sulle basi della Sovrana Concessione del » 1 febbraio 1853, ed a cui ho rassegnato pure il processo verbale della Commessione me- » desima, contenente una discordanza di opinioni intorno all' art. 13 del Progetto mede- » simo, con Sovrana Risoluzione presa nell'Ordinario Consiglio di Stato del dì 2 corrente, » si è degnata approvare il contratto formolato dalla Commessione, colle seguenti modifiche.

» 1.° Che i lavori dovranno cominciare da Napoli a raggiungere la Strada Ferrata già
» fatta dal Real Governo verso Sarno, e così progredire la costruzione in continuazione.

» 2.° Che all'articolo 13 del contratto, sia aggiunto il comma formolato dal Procura-
» tore Generale Cavalier Troysi, e dal Duca di Mignano Colonnello Nunziante, colla mo-
» difica che invece di dirsi » *Sarà accordato al Concessionario un secondo termine*, ecc. »,
» si dica » *Potrà accordarsi al Concessionario un secondo termine, ecc.*

» 3.° Che all'articolo 17 si aggiunga, *che gli ordini pel trasporto delle Truppe potranno*
» *esser dati anche dal Ministro della Guerra e Marina*, e si tolgano le parole interlineate
» *Sospenda il traffico ordinario non.*

» 4.° Che sia soppresso il comma n. 4 dell'articolo 25.

» Ha ordinato infine S. M. che si proceda subito da Lei alla stipola del Contratto colle
» suddette modifiche.

» Nel Real Nome le partecipo questa Sovrana Risoluzione pel pronto adempimento,
» inviandole il Progetto del Contratto, ed il Processo Verbale della Commessione, che si
» compiacerà poi restituirmi — Napoli 3 aprile 1855.

In esecuzione quindi di tali Sovrane Determinazioni di S. M. il Re (N. S.), e conformemente al progetto formolato dalla Commessione, e colle modifiche ordinate col predetto Real Rescritto, si è proceduto alla stipola del presente Contratto di Concessione colle clausole, e le condizioni che seguono:

ARTICOLO 1.

Il signor Emmanuele Melisurgo si obbliga di costruire e recare a termine a sue spese, rischio e pericolo, nel corso di cinque anni decorrendi da oggi, una Ferrovia da Napoli a Brindisi, la quale allo spirare del termine suddetto dovrà trovarsi in perfetto stato di servizio atta al trasporto così degli uomini, come delle merci; e quindi è medesimamente a peso esclusivo del detto Concessionario la costruzione delle Stazioni, degli Edifizi, Piatteforme, Ponti, Viadotti, Trafori, e di qualunque opera necessaria, non escluse le Macchine, i Vagoni, i Carri, insomma tutti i mezzi di locomozione e di trasporto, in numero proporzionato, e sufficienti al servizio dell'intera strada; come anche tutti gli approvisionamenti di combustibile, ed altro che costituisce la dotazione di una strada ferrata.

Rimane pertanto in facoltà del Real Governo di proseguire e compiere la sua strada di Ferro da Nola a Sarno.

E si dichiara e conviene per patto e condizione espressa, che i lavori della nuova Ferrovia da Napoli a Brindisi dovranno cominciare da Napoli a raggiungere la Strada Ferrata già fatta dal Real Governo verso Sarno, e così progredire la costruzione in continuazione.

Nel caso che si trovassero dei lavori già fatti dal Governo oltre Sarno verso Avellino, e secondo gli studii del signor Melisurgo, in questo caso il Governo cederà al medesimo le dette opere materiali, ricevendone il corrispondente ammontare della spesa.

ART. 2.

Il concessionario signor Melisurgo si obbliga di presentare nel corso di un anno all'approvazione del Real Governo il piano generale dell'opera, ed i progetti di arte della Ferrovia suddetta, con la indicazione delle Stazioni, e di ogni altra dipendenza della strada.

Per piano generale s'intende una pianta topografica di una scala non minore del cinquantamila, indicante le regioni, che saranno attraversate dalla intera linea.

Approvato il qual piano generale dell'opera dal Real Governo, saranno presentati nel corso dello stesso termine i progetti d'arte per le sezioni, consistenti in una pianta topografica di una scala non minore del 25000, con le quote corrispondenti, indicanti le località che saranno toccate dalla linea, le diverse stazioni, le porzioni in rettifilo, le curve con i rispettivi raggi, ed il modo di congiungimento delle curve coi rettifili.

Dippiù e contemporaneamente un profilo corrispondente alla sua sezione, che indicherà le diverse inclinazioni della linea nel senso longitudinale, con le sezioni trasversali del terreno, e queste ultime in pianura si praticheranno almeno per ogni 2000 palmi, nelle vallate almeno per ogni 300 palmi, ed a mezza costa o sulle alture per i rettifili ogni 200 palmi, e per le curve ogni 400 palmi almeno.

È intanto espressamente convenuto, che la strada partendo da Napoli passar deve per Avellino, Foggia, Barletta e Bari.

ART. 3.

La ferrovia sarà per tutto il suo cammino a doppio corso di rotaje.

ART. 4.

La strada sarà chiusa con muri, o fossi, o argini di terra. Le barriere le quali chiuderanno le comunicazioni particolari dovranno aprirsi sulle terre, e non sulla ferrovia.

ART. 5.

Se la ferrovia dovrà attraversare strade pubbliche, la stessa per mezzo di ponti, gallerie sotterranee, o altre opere dovrà trovarsi ad un livello superiore, o inferiore, in modo che sia perfettamente libero (tanto pel passaggio, quanto pei trasporti di ogni natura) di valersi o della strada pubblica o della ferrovia.

E quando per necessità riconosciuta dalla pubblica amministrazione, la intersezione dovesse avvenire ad uno stesso livello, in tal caso saranno stabilite delle barriere da non poter essere superate nè dagli uomini, nè dagli animali, le quali saranno custodite ed opportunamente chiuse o aperte dagli appositi cantonieri.

Pei lavori da farsi non si potranno occupare, o ingombrare le strade pubbliche; ed ove qualche tratto debba indispensabilmente occuparsene, il concessionario dovrà subito rimetterlo a sue spese a comodo passaggio, secondo i regolamenti della Direzione Generale de'Ponti e Strade. In questo caso, durante la occupazione, il Concessionario dovrà aprire a sue spese de'cammini provvisori atti al servizio del pubblico.

Incontrandosi de'monumenti di antichità non potranno occuparsi nè danneggiarsi in qualunque modo.

ART. 6.

Nei passaggi dei fiumi non si permettono altrimenti che ponti stabili, e siffattamente costrutti, che le acque sieno lasciate libere all'uso delle popolazioni ed alla navigazione, che potrà farvisi anche nel tempo futuro.

ART. 7.

L'intrapresa della strada ferrata riguardando un'opera di pubblica utilità, il Concessionario godrà di tutti i diritti, che le leggi, i Reali Decreti, ed i Regolamenti dell'Ammini-

*

strazione pubblica accordano pei pubblici lavori. Egli potrà in conseguenza ottenere con le facoltà, e colle condizioni dell'art. 470 delle leggi civili, tanto i terreni dei privati, che quelli dello Stato, della Real Casa, dei Comuni e degli Stabilimenti pubblici dei quali, giusta i progetti approvati, avrà bisogno per la strada e per le dipendenze della stessa, del pari che i materiali all'uopo necessari per la estrazione, e per lo trasporto dei quali, godrà dei privilegi accordati agl' intraprenditori de'lavori pubblici.

ART. 8.

Sarà egualmente a peso del Concessionario, e quindi dovrà egli pagare lo indennizzamento di ogni maniera di danni, che in conseguenza dei lavori della strada potranno inferirsi ai proprietari degl' immobili danneggiati.

ART. 9.

Essendo la strada una proprietà del Governo, della quale il Concessionario ha solo il godimento per tempo determinato, il terreno e gli edifizj occupati per costruirla, come gli edifizi che si costruiranno per servizio della stessa, saranno esenti dal tributo fondiario, ai termini dell'art. 2.° del Real Decreto de'10 giugno 1817, e da qualunque altro peso imposto, o imponendo.

ART. 10.

Saranno esenti da'dazi d'immissione il ferro, i materiali, gli strumenti, le macchine, le ruotaje, e le vetture che il Concessionario importerà dai paesi stranieri, solamente per la costruzione della strada, e non per l'uso e mantenimento della stessa, uniformandosi bensì al Real Rescritto de' 7 maggio 1836, comunicato dal Ministro Segretario di Stato delle Finanze.

ART. 11.

Compiuto che sarà perfettamente un tratto della strada, in modo da poter essere aperto al traffico, uno o più Commessari delegati dal Ministro Segretario di Stato de' Lavori Pubblici ne eseguiranno la visita, facendo tutte le pruove opportune per assicurarsi della perfezione di quel tratto, e della piena attitudine di esso al traffico a cui è destinato. Compileranno di tale visita apposito processo verbale, con cui dichiareranno ricettibile il tratto compiuto, e dopo l'approvazione del Ministro suddetto, il Concessionario metterà in servizio quel tratto di strada, e potrà percepire i diritti legali che gli sono accordati.

Lo stesso sarà praticato per ciascuno altro tratto che sarà successivamente compiuto, e così in seguito sino all'intero compimento della Strada.

ART. 12.

Se nel corso de'cinque anni fissati nell' articolo 1° la strada non si trovi compinta ed aperta al pubblico traffico almeno per la maggior parte; in tal caso pel solo fatto di tale inadempimento, e senza bisogno di notificazione alcuna, cederà in beneficio del Real Governo per lo vie amministrative a titolo di penale per la mora la cauzione della quale si parlerà nell'articolo 23.

ART. 13.

Come prima saranno costruite e pienamente perfezionate dieci miglia di strada da Napoli, la cauzione sarà restituita al Concessionario, o a chi per esso. Le dette dieci miglia di strada rimarranno sostituite alla cauzione per lo adempimento di tutti gli obblighi del contratto, ed ove la costruzione della strada non prosegua; tali dieci miglia rimarranno proprietà assoluta del Governo.

Quando avvenga il caso preveduto nell'articolo 12, potrà accordarsi al Concessionario un secondo termine della durata, che S. M. (D. G.) crederà conveniente. Un tal secondo termine decorso, il Real Governo potrà provvedere al compimento della strada, proseguendola a suo arbitrio o per suo conto, o per mezzo di altro Concessionario, salvo sempre al Real Governo il diritto di passaggio su la parte già compiuta dal Concessionario con le tariffe già convenute.

ART. 14.

Pel trasporto dei viaggiatori, derrate, mercanzie, animali ed ogni altro oggetto qualunque il Concessionario dovrà valersi delle macchine a vapore.

Potrà parimenti valersi di tutte le altre forze motrici già ritrovate, o che potranno ritrovarsi in avvenire dalla scienza, a condizione bensì, che ogni nuovo sistema di forza motrice non possa introdursi, se non dopo l'approvazione del Real Governo.

ART. 15.

La durata della concessione sarà di anni ottanta, che incominceranno a decorrere dall' apertura al pubblico traffico della intera linea.

Al termine di detta concessione di anni ottanta, e pel solo fatto del decorrimento del detto termine cesserà l'usufrutto del Concessionario, ed il Governo entrerà nel godimento della strada di ferro, e di tutte le sue dipendenze, e il Concessionario o chi per esso si obbliga di farne la consegna in buono stato.

Relativamente alle macchine locomotrici, carri, carrette, vetture, materiali, combustibili, approvigionamenti di ogni sorta, ed a tutto quanto si comprende sotto l'espressione di beni mobili o di effetti mobili (senza aver riguardo alla destinazione, che potesse farli considerare immobili) il Concessionario lo venderà al Real Governo, pel prezzo che sarà determinato da due periti da scegliersi di consenso dalle parti.

In caso di discrepanza sarà trascelto a sorte un terzo perito fra sei, tre dei quali verranno indicati dal Real Governo, e tre dal Concessionario o suoi aventi causa.

ART. 16.

Il Concessionario in compensamento delle spese, che soffrirà per la costruzione e per le rifazioni di qualunque natura, non che per la manutenzione e pel servizio della strada, è autorizzato a percepire i prodotti della stessa, secondo le tariffe sovranamente fermate ed attualmente in vigore per le strade di Nocera e Castellammare, per lo corso degli anni ottanta della concessione.

Le dette tariffe non potranno giammai aumentarsi dal Concessionario, ma potrà solo proporsene dallo stesso al Real Governo la minorazione.

ART. 17.

Il Concessionario si obbliga di eseguire gratuitamente il trasporto delle Regie Truppe coi loro bagagli. Ove ciò debba aver luogo, il Direttore della strada ferrata riceverà i corrispondenti ordini particolari di S. M. (D. G.) ; o di Sua Eccellenza il Ministro Segretario di Stato di Guerra e Marina, o del Comando Generale almeno il giorno precedente. In caso però di somma urgenza, in cui l'ordine debba essere seguito da pronta partenza, il Direttore della Strada disporrà le mosse dei convogli, in modo che non si vada incontro a disastri, ed i soldati partano secondo gli ordini di S. M., o del Ministro della Guerra e Marina, o del Comando Generale.

In qualunque caso il servizio ordinario della strada ferrata non dev' essere sospeso nel darsi luogo ai trasporti militari.

ART. 18.

L'Amministrazione pubblica determinerà di accordo col Concessionario le disposizioni opportune per assicurare la polizia e la sicurezza della strada.

ART. 19.

Il Concessionario è autorizzato sotto l'approvazione del Real Governo a fare i regolamenti, che giudicherà utili pel servizio interno della ferrovia.

ART. 20.

Gli agenti e guardie, che il Concessionario stabilirà sì per la vigilanza e polizia della strada, che delle opere che ne dipendono, saranno assimilati ai Guardiani Urbani e Rurali dei Comuni, in quanto alle facoltà di redigere i processi verbali delle Contravvenzioni ai regolamenti ed alla fede che meritano in giudizio. A tale uopo saranno presentati dal Concessionario e patentati dal Real Governo a norma dell'articolo 285 della legge de' 12 dicembre 1816.

ART. 21.

Il Concessionario non avrà dal Real Governo alcuna assicurazione d'interessi su' capitali che spenderà. Bensì a titolo d'incoraggiamento, e per soli anni 50 degli 80 della durata della concessione, il Governo accorda al detto Concessionario un premio di annui ducati 180000. Tale premio sarà ripartito per quote allogate ciascuna ad ogni miglio di strada, ed in proporzione che ciascun tratto di essa non minore di 10 miglia sarà aperto al pubblico traffico, dal Real Governo gli si corrisponderà la tangente corrispondente per rate semestrali.

Tutte le somme che durante la costruzione della strada saranno pagate al Concessionario, proporzionatamente al numero di miglia costruite, siccome innanzi è detto, il Governo le riterrà negli ultimi anni dei 50, pe' quali deve pagarsi l'incoraggiamento dei ducati 180000, e nelle stesse quantità pagate al detto Concessionario. Così che sulla sovvenzione del cinquantesimo anno sarà ritenuta la somma che si sarà pagata al concessionario nell'ultimo anno in cui sarà recata a termine la strada; nel 49.° si riterrà la somma pagata nel penultimo della costruzione, e così di mano in mano retrogradamente sino a giungere all'anno nel quale si saranno fatti i primi pagamenti ad esso Concessionario.

ART. 22.

Il Concessionario Melisurgo è facoltato a formare per la costruzione e per l' uso della strada di ferro una, o più società commerciali, cui potrà cedere la intiera concessione, o una parte di essa, uniformandosi per la formazione di tale società alle disposizioni delle leggi di eccezione per gli affari di commercio vigenti nel Regno, a condizione benvero che la società, o le società da formarsi abbiano sede in Napoli, e che i rappresentanti di esse aventi piena facoltà di obbligare la società rimpetto al Governo siano sudditi di S. M. Il Re del Regno delle Due Sicilie, e sieno domiciliati in Regno.

ART. 23.

Il Concessionario sig. Melisurgo si obbliga di dare una cauzione di ducati 300000, dei quali ducati 50000 saranno da lui versati dopo otto mesi decorrenti dalla data della presente concessione, e i restanti Ducati 250000 dopo quattro mesi dalla scadenza dei primi ducati 50000.

ART. 24.

La intiera somma di ducati 300000 sarà impiegata in compra di rendita cinque per cento inscritta sul Gran Libro del Debito Pubblico di Napoli, in testa del Concessionario, o di chi per lui, ed immobilizzata per cauzione a favore del Real Governo in adempimento di tutti i patti della presente concessione.

La rendita prodotta dallo impiego sul Gran Libro dei detti ducati 300000 di cauzione, sarà goduto liberamente da coloro a' quali essa rendita si trova intestata; e ciò bene inteso infino al giorno in cui il Real Governo non fosse entrato nel dritto per lo quale farà suo il danaro della cauzione, qualora il Concessionario non avesse adempito alle condizioni per le quali la cauzione da loro vien data.

ART. 25.

Il Concessionario s'intenderà di pieno dritto decaduto dalla concessione verificandosi ciascuno de' casi qui appresso indicati:

Primo — Se nel tempo di sopra designato, ossia nel corso di otto mesi dal giorno della presente concessione, non avrà depositato i primi ducati 50000 di cauzione.

Secondo — Se nel termine successivamente stabilito, ossia dopo quattro mesi dalla scadenza dei primi ducati 50000 non avrà depositato gli altri ducati 250000, nel qual caso il Real Governo farà suoi per le vie amministrative i primi ducati 50000.

Terzo — Se fra un anno dalla presente concessione non avrà intrapreso i lavori, nel qual caso cederanno a favore del Real Governo tutte le somme che avrà depositate per cauzione.

ART. 26.

Le quistioni che potranno nascere dal presente contratto di concessione saranno decise senza forma giudiziaria da due arbitri, de' quali uno sarà nominato dal Real Governo, e l'altro dal Concessionario. In caso di disparità sarà terzo arbitro necessario il Presidente della Gran Corte Civile di Napoli, dispensando espressamente S. M. nella pienezza del suo Sovrano potere alla disposizione dell'articolo 212 della legge de' 29 maggio 1817.

Li detti arbitri giudicheranno inappellabilmente, e la loro sentenza avrà forza di co-

sa giudicata, contro di cui non si ammetterà verun rimedio straordinario, e specialmente ricorso per ritrattazione.

ART. 27.

Per la esecuzione e gli effetti tutti della presente concessione, e per la intimazione di qualsiasi atto o pronunziazione, il costituito sig. Melisurgo elegge il suo domicilio qui in Napoli nella strada Riviera di Chiaja num. 95.

Dovranno similmente eleggere il loro domicilio in Napoli tutti i rappresentanti della compagnia, o compagnie che potranno essere cessionarie di esso sig. Melisurgo a norma di quanto è stato di sopra stabilito.

ART. 28.

Le spese della stipula del presente istromento e della copia di prima edizione da rilasciarsi al costituito sig. Avvocato Generale della Gran Corte dei Conti, Agente del Contenzioso, per uso del Real Governo, sono a carico del signor Melisurgo.

Fatto e pubblicato in questa Comune e Provincia di Napoli, e propriamente nella stanza di udienza del sullodato costituto signor Avvocato Generale della Gran Corte dei Conti, Agente del Contenzioso della Tesoreria Generale sita nel suo uffizio nel locale dei Reali Ministeri di Stato in San Giacomo; previa lettura del presente contratto fattone da Noi Notajo a voce chiara ed intelligibile ai costituiti signori Avvocato Generale della Gran Corte dei Conti Agente del Contenzioso, e Melisurgo alla presenza dei signori D. Ferdinando Rulli fu Filippo domiciliato Vico Tagliaferri num. 68, e D. Francesco Macchia fu Agostino domiciliato vico Conte di Mola num. 52 testimoni ambi di Napoli ed impiegati civili, i quali con essi costituiti e Noi Notajo si sottoscrivono.

Giovanni Rocco
Agente del Contenzioso

Emmanuele Melisurgo

Ferdinando Rulli testimone
Francesco Macchia testimone
notar Gaetano Martinez di Napoli

N. 3178.
Registrato in Napoli al 1° Uff. 10 aprile 1855
lib. 1° vol. 150 folio 47; casella 5 grana 80
N. 1927, Archivio grana 100
Totale Duc. 1 80

PIROMALLO

ESTRATTO

DEL REAL DECRETO DE' 16 APRILE 1855 PUBBLICATO DAL GIORNALE OFFICIALE DEL REGNO IN DATA 19 MAGGIO 1855 (N. 108).

» Art. 1. Accordiamo concessione al sig. Emmanuele Melisurgo di costruire a sue spese, rischi e pericoli una ferrovia da Napoli a Brindisi, a' patti e condizioni che si contengono ne' 26 articoli da Noi approvati, ed accettati dal sig. Melisurgo, i quali sono stati annessi al presente Decreto.

» Art. 2. Il concessionario si avrà a titolo d'incoraggiamento e per soli anni cinquanta un premio di annui ducati centottantamila.

» Tale premio sarà ripartito per quote allogate ciascuna ad ogni miglio della ferrovia, ed in proporzione che ciascun tratto di essa non minore di 10 miglia sarà aperto al pubblico traffico, dal Real Governo gli si pagherà la tangente corrispondente per rate semestrali.

» Art. 3. Il Direttore del Ministero e Real Segreteria di Stato de' Lavori Pubblici è incaricato della esecuzione del presente Decreto.

SOCIETÀ IN COMMANDITA

E. MELISURGO & C.[I]

PER LA FERROVIA DELLE PUGLIE

DA NAPOLI A BRINDISI

STATUTI SOCIALI

TITOLO I.

Natura. Oggetto. Durata. Ragione Sociale. Denominazione. Sede della Società.

ARTICOLO PRIMO

È costituita una Società in Commandita tra l' Ingegnere E. Melisurgo del fu Spiridione, nativo di Bari, e residente in Napoli, come solo Socio responsabile nel solido da una parte, e dall'altra tutti coloro che mercè acquisto delle Azioni in cui dividesi il Fondo Sociale, diventano Soci capitalisti, e tenuti perciò fino a concorrenza soltanto de' capitali versati o promessi, in proporzione delle rispettive Azioni.

Tutti i Soci rimangono obbligati alla esatta osservanza de'presenti Statuti, depositati dal signor E. Melisurgo con atto di questa stessa data presso il notaio certificatore reale di Napoli Gaetano Martinez, reputandosi i medesimi a piena e legale conoscenza de' Soci capitalisti per lo solo fatto della sottoscrizione delle loro Azioni.

ART. 2.

La Società ha per oggetto la costruzione, corredo, ed attivazione della Ferrovia delle Puglie da Napoli a Brindisi, e corrispondentemente la percezione de'dritti di qualunque natura alla medesima inerenti; il tutto a'termini della Sovrana Concessione ottenuta dal signor E. Melisurgo il 7 aprile 1855, di cui rimane alligata copia legale, e giusta l'analogo Real Decreto del 16 detto.

*

ART. 3.

La durata della Società è eguale a quella della Sovrana Concessione, e decorre da che è stata ottenuta, dalla detta epoca intendendovisi interessati tutti i Soci, qualunque sia il tempo nel quale avranno sottoscritto per l'acquisto delle loro Azioni.

ART. 4.

La Ragione Sociale è E. MELISURGO E COMPAGNI; la denominazione della Società, desunta dalla Ragione Sociale, dalla natura, e dallo scopo che la Società medesima si propone, è di SOCIETA' IN COMMANDITA E. MELISURGO E COMPAGNI PER LA FERROVIA DELLE PUGLIE DA NAPOLI A BRINDISI.

ART. 5.

La Sede della Società *è e sarà sempre* in Napoli; *il suo domicilio* per ora strada Riviera di Chiaia 95.

Ogni cangiamento dovrà essere pubblicato a forma di legge, e per l'organo del Giornale Officiale del Regno.

Potranno nondimeno stabilirsi delle Succursali a misura dell'espedienza, di cui è lasciato il giudizio al Direttore Gerente, in tutti gli altri punti del Regno dove saranno necessarie per lo buon andamento dell'amministrazione.

TITOLO II.

Fondo Sociale, sua formazione. Capitale Sociale, sua divisione.

ART. 6.

Il Fondo Sociale si compone di tutto quanto i Soci rimangono obbligati di conferire al medesimo: cioè da parte del signor E. Melisurgo la Sovrana Concessione con tutti i suoi vantaggi e profitti, tra cui il Premio di annui ducati 180,000 per cinquant'anni degli ottanta di durata della medesima, sia dal momento che è dovuto nella sua totalità per l'apertura totale della linea, sia per quelle parti che ne saranno esigibili in proporzione de' tronchi parziali che anche prima potessero aprirsene; nonchè la intelligenza tecnica ed industria personale di esso Melisurgo per la esecuzione e gerenza della intrapresa, come in appresso sarà detto; e da parte degli altri Soci la somma insino alla cui concorrenza avranno sottoscritto mercè l'acquisto di Azioni nelle quali si divide il Capitale Sociale.

ART. 7.

Il Capitale Sociale, necessario alla costruzione, corredo, ed attivazione della Ferrovia, giusta l'alligato stato enunciativo de' lavori, e più a costituire il compenso della messa sociale del Gerente, rimane determinato nella cifra invariabile di ducati 22,000,000, e diviso in 220,000 Azioni, ciascuna di ducati 100, esclusivamente destinate a rappresentare il

Fondo Sociale, cui rimangono in conseguenza interessati tutti i proprietari delle medesime in proporzione del rispettivo numero da loro acquistatone.

Ed in corrispettivo de'versamenti di ducati 100 per ogni Azione, da eseguirsi come si stabilisce ne' presenti Statuti, ognuna delle medesime dà dritto ad un dugentoventimillesimo dell'attivo sociale e di tutti i benefizi dell'impresa, netti di pesi, non che all'Ammortizzazione nel modo che viene appresso determinato.

TITOLO III.

Obbligazioni e dritti del Socio responsabile nel solido.

ART. 8.

Il signor E. Melisurgo, come solo Socio responsabile nel solido, è l'unico Direttore Gerente della Società.

In tal qualità gli è esclusivamente affidata l'amministrazione e la firma sociale.

Deve risedere in Napoli, potendo però portarsi dovunque il bisogno della intrapresa richiegga la sua presenza.

Non può sottoscrivere o girare effetti di commercio, nè fare impronti, o altramente sotto qualunque pretesto obbligare la Società sotto la Ragione Sociale.

ART. 9.

Egli rimane tenuto verso la Società ad eseguire tutte le obbligazioni contratte verso il Real Governo, per la esecuzione de' lavori, provvisione del materiale e del personale necessario al compietamento della Ferrovia e suoi annessi, nonchè a sostenere i pesi dell'amministrazione della Società, fino al punto in cui la linea a costruirsi possa entrare in attivazione, sia nella sua totalità, sia ne' tronchi parziali per cui otterrà il permesso di farne anche prima l'apertura; passando da quel punto in poi tutti gli obblighi di amministrazione, manutenzione, ed altro a carico della Società.

Egli non avrà dritto ad alcun compensamento per la sua opera, e per quella di coloro di cui potrà servirsi a tal uopo; finita però la costruzione ne' modi anzidetti, non cesserà dal sostenere il carico dell'amministrazione e direzione della intrapresa; ma dalla detta epoca in poi sarà fissata dalla Società in Adunanza Generale la sua paga come Direttore Gerente, e quella degli altri impiegati necessari all'amministrazione sociale.

ART. 10.

Le obbligazioni risultanti dagli articoli precedenti sono contrattate a cottimo, ed a rischio e pericolo del Concessionario; in conseguenza, a qualunque somma si potranno elevare le spese, egli non potrà pretendere alcuna cosa al di là del Capitale Sociale determinato nell'art. 7; e viceversa, la Società non potrà pretendere alcuna riduzione del medesimo, fissato come prezzo de'lavori nell'alligato stato enunciativo.

ART. 11.

Come conseguenza pure del patto precedente, gli acquisti de' terreni da addirsi agli usi della costruzione della Ferrovia e sue dipendenze saranno fatti nel nome personale del signor E. Melisurgo, rimanendo la Società proprietaria delle sole porzioni di terreno così acquistate che saranno consacrate agli usi anzidetti.

ART. 12.

Tutti i lavori e forniture necessarie all'esercizio della Ferrovia dovranno essere completati ne' termini pattuiti col Real Governo, salvo i casi di forza maggiore, e le proroghe che si potessero dal medesimo ottenere.

ART. 13.

Le autorizzazioni che il Concessionario otterrà dal Real Governo per l'apertura di uno o più tronchi parziali della Ferrovia, e quindi della intera linea, equivarranno a consegna fattane alla Società, interdicente ogni diritto a reclamo.

La consegna degli edifizi annessi e del corrispondente materiale sarà fatta alle Commessioni o Consigli di Sorveglianza di cui appresso è parola.

ART. 14.

Durante la costruzione il Gerente rimane obbligato di mettere in deposito alla Sede della Società uno stato enunciativo della posizione de'lavori e del Fondo Sociale in ogni sei mesi, dandosene contemporaneamente copia alle Succursali, perchè sia sempre ostensivo a chiunque talenti mettersi a giorno de' progressi dell' intrapresa.

ART. 15.

Terminata l'intera linea, rimane obbligato il Gerente di mettere egualmente in deposito alla fine di ogni anno sociale il bilancio generale dell'attivo e passivo della Società, una con l'inventario generale corrispondente, e gli altri pezzi di appoggio, almeno un mese prima della riunione dell'Adunanza Generale de' Soci, cui ne spetta l'approvazione.

Lo stesso obbligo gli è imposto per la presentazione in ogni sei mesi di un bilancio degl'introiti e delle spese, che dovrà riscuotere l'approvazione medesima.

Nel caso di apertura di tronchi parziali prima che sia completata l' intera linea, tali obbligazioni si limiteranno a'soli stati e bilanci semestrali.

Ogni anno sociale finisce col 31 dicembre.

ART. 16.

Tutti gli obblighi assunti dal Socio Gerente costituiscono altrettanti diritti nel medesimo di provvedere esclusivamente, direttamente o indirettamente, e senz'altra ingerenza, alla loro esecuzione, tranne le limitazioni prevedute ne' presenti Statuti; e questo specialmente a motivo che la responsabilità ne ricade su di lui, stante la natura dell'intrapresa.

Tanto in compenso della sua intera messa sociale; che di tutte le altre obbligazioni assunte, non avrà diritto ad altro che alle Azioni di cui è parola nell'articolo 21.

TITOLO IV.

Emissione delle Azioni.

ART. 17.

Poichè al Socio Gerente si appartiene la totalità del Capitale Sociale, come rappresentante la sua messa sociale non solo, ma il prezzo fatto della totalità de' lavori e cure che i medesimi richieggono, le Azioni che rappresentano l'intero Fondo Sociale restano a sua disposizione, incaricandosi egli di emetterle nel suo proprio interesse ed a suo pieno rischio e pericolo, nel modo e con le limitazioni appresso determinate.

In tal guisa la Società si trova fin da ora costituita.

ART. 18.

Le Azioni sono numerate con numero progressivo da 1 a 220,000.

Esse dividonsi in quattro Serie, ciascuna di egual numero; di tal che la Prima Serie comprende le Azioni numerate da 1 a 55,000, la Seconda quelle da 55,001 a 110,000, la Terza quelle da 110,001 a 165,000, la Quarta quelle da 165,001 a 220,000.

ART. 19.

La sottoscrizione è aperta alla pari presso tutti coloro che ne vengono incaricati dal Socio Gerente.

Essa si opera sopra registri a matrice, numerati progressivamente per ciascuno di coloro presso cui si apre. Sarà conservata sulla matrice la firma del sottoscrittore, e staccata a favore del medesimo la modula corrispondente, munita della firma dell'incaricato per la sottoscrizione; il tutto conforme al modello che ne rimane alligato a' presenti Statuti.

La formazione delle Serie dipende dal risultato delle sottoscrizioni.

Sono chiamate a formare la Prima Serie tutte le Azioni sottoscritte per anteriorità di data e corrispettivo numero de' registri di sottoscrizione, sino alle 55,000 che la compongono. L'eccedenza passa di dritto alla Seconda Serie sino al suo completamento, e così progressivamente per le altre. In conseguenza nessuna Serie si apre senza il completamento della precedente.

La sottoscrizione per ora rimane aperta dal 30 maggio al 20 giugno 1855, salvo al Gerente il riaprirla sempre che lo creda opportuno. A quest'ultima epoca sarà chiusa, per procedersi alla formazione delle Serie nel modo indicato.

Qualora per avventura alla detta epoca il numero delle Azioni sottoscritte eccedesse quello necessario a completare le quattro Serie, non si terrà conto della eccedenza delle ultime sottoscrizioni.

ART. 20.

Le Serie si apriranno del pari sopra registri a matrice, con unica numerazione. Saranno staccate da' medesimi le Premesse di Azioni, munite della firma del Socio

Gerente, col *Visto per Controllo* di uno de' membri della Commissione Centrale di Sorveglianza.

ART. 21.

In ciascuna Serie il Concessionario rappresenta la proprietà di 4000 Azioni.

Di queste ha dritto di prenderne 1000 all'apertura della medesima, e 1000 appena sia sottoscritta la prima metà della Serie; delle altre 2000 spettantigli al completamento di ciascuna Serie, 1000 avrà diritto di prenderle nella detta epoca, e le rimanenti, cioè le ultime 1000, resteranno attaccate alla matrice di ogni Serie, come vincolate per cauzione degli obblighi assunti sino alla consegna dell'intera linea.

Tale consegna avvenuta, delle 4000 Azioni così immobilizzate dal Concessionario avrà quest'ultimo il diritto ad esserne svincolate 3000, rimanendo solo le ultime 1000 per cautela della sua ulteriore gerenza.

Ed avrà diritto benanche allo svincolamento delle medesime, rimpiazzandole con ducati 100,000 contanti che potrà versare nella cassa sociale, con percepirne dalla Società l'annuo interesse del 5 %, o con ducati 5000 di rendita iscritta sui Gran Libro del Debito Pubblico Consolidato, all'uopo immobilizzata.

ART. 22.

All'infuori delle Azioni del Concessionario, delle quali gli si appartengono i titoli diffinitivi, libere o vincolate che siano giusta lo stabilito, tutte le altre che si staccheranno dalle matrici non saranno che mere Promesse di Azioni, che non si commutano in titoli diffinitivi, se non quando sia del tutto completato il versamento del loro ammontare di ducati 100 per ognuna.

ART. 23.

Completati gl'interi versamenti, le Promesse di Azioni saranno commutate in titoli diffinitivi. Quindi nel caso che agli Azionisti piacesse di anticipare prima delle scadenze, di cui appresso è parola, l'intero versamento cui sono tenuti, avranno diritto all'immediato rilascio de' titoli diffinitivi.

ART. 24.

Le Promesse di Azioni sono nominative, e possono trasferirsi per via di girata, previa ragione da prendersene su' registri sociali, col consenso del Gerente, e vista l'accettazione del giratario.

ART. 25.

I titoli diffinitivi, a scelta dell'Azionista, possono essere o nominativi, trasferibili nel modo anzidetto, e senza bisogno del consenso del Gerente, ovvero al latore, trasmessibili cioè con la semplice consegnazione del titolo.

ART. 26.

Le Azioni nominative possono convertirsi in Azioni al latore, e viceversa; ma queste ultime, una volta convertite in nominative, non possono novellamente convertirsi al latore.

ART. 27.

Di ogni conversione o trasferimento sarà presa ragione su' registri sociali, mediante il pagamento di un diritto di carlini due per ciascun'Azione che ne forma l'oggetto, da cedere a vantaggio dell'Amministrazione; prima che questo avvenga, la mutazione non sarà produttiva di effetto veruno.

Le firme necessarie alle dette operazioni debbono essere debitamente legalizzate.

ART. 28.

Ogni mutamento investe di dritto il nuovo titolare o possessore, a seconda della natura del titolo, della proprietà dell'Azione dal medesimo rappresentata, e quindi de'dritti ed obblighi ad essa inerenti.

Include sempre la cessione delle dividende in corso, e di quelle non ancora ripartite.

ART. 29.

Le Azioni sono indivisibili, nel senso che la Società non riconosce che un solo proprietario per ciascuna di esse, rimanendole estraneo qualsiasi frazionamento, e per qualunque caso possa aver luogo.

TITOLO V.

Pagamento delle Azioni.

ART. 30.

Le Azioni sono pagabili per cinquantesimi del valore di ciascuna di esse, calcolato alla pari; laonde ogni cinquantesimo è di ducati due per Azione.

I primi tre cinquantesimi debbono pagarsi tra un mese da che ne sarà fatta richiesta dal Socio Gerente per mezzo di avviso inserito nel Giornale Officiale del Regno; e ciascuno degli altri cinquantesimi coll'intervallo di un mese l'uno dall'altro, a contare dal primo versamento.

In qualunque tempo le Azioni potessero sottoscriversi, saranno tenuti i loro proprietari a versarne tutti i cinquantesimi che se ne troveranno nell'anzidetto modo scaduti all'epoca della loro sottoscrizione, e tra un mese a contare dalla stessa.

ART. 31.

I pagamenti debbono farsi alla Sede della Società, o delle Succursali indicate nelle module di sottoscrizione, a scelta che dovrà farne il sottoscrittore su queste ultime.

2

ART. 32.

Saranno eseguiti vincolati, per versarsi in apposita Madrefede, che ne viene aperta sul Banco delle Due Sicilie, intestata al sig. E. Melisurgo, e condizionata a apendersi ad uso della Ferrovia delle Puglie da Napoli a Brindisi. La formola del pagamento dovrà essere precisamente quella indicata nelle module di sottoscrizione; e qualora ne differisca, il pagamento si reputerà come non fatto.

La detta formola potrà serbarsi, sia pagando con partita di Banco analogamente girata, sia riscuotendone ricevo da coloro che sono autorizzati a rilasciarlo, e che rimangono in tal caso responsabili della esecuzione de' versamenti nel modo pattuito.

ART. 33.

Contro il primo pagamento ogni Azionista riceverà il titolo di Promessa di Azione, staccato dalle matrici sociali come di sopra si è stabilito.

Il detto titolo porterà in dorso l'annotazione del pagamento fatto, da parte di coloro che sono autorizzati ad esigerlo; e nello stesso modo dovranno comprovarsi i pagamenti successivi.

ART. 34.

Nel caso che i sottoscrittori delle Azioni non effettuassero i cennati versamenti alle epoche e nel modo stabilito, resteranno di fatto decaduti da ogni diritto relativo alle Azioni per le quali sono inadempienti. Tale decadenza s'incorrerà irremediabilmente, e con espressa rinunzia al beneficio di ulteriore purgazione della mora, trascorsi quindici giorni dall'avviso che dovrà inserirsene nel Giornale Officiale del Regno.

L'inadempiente, come ristoro de'danni eventuali che può recare, perderà tutti i versamenti già fatti, ed i benefizi che potessero trovarsi verificati e non ripartiti.

Le dette pene non tolgono che l'inadempiente possa essere giudiziariamente costretto all'adempimento delle sue obbligazioni, col ristoro de' danni, interessi, e spese; o a questa ultima parte soltanto, qualora il Gerente opinasse procedere amministrativamente, e senza bisogno di esser facultato dal giudice alla vendita pubblica delle Azioni in danno; nel quale ultimo caso la detta vendita potrà eseguirsi sopra duplicati per le Azioni che ne formano l'oggetto, prendendosene ragione sui registri sociali, e rimanendone annullati i titoli primitivi pel solo fatto di non trovarsi sugli stessi annotati i pagamenti scaduti.

TITOLO VI.

Spesa del Capitale Sociale. Commessioni di Sorveglianza.

ART. 35.

Il Gerente riceverà le liberanze pel prezzo delle costruzioni e spese della Società dalla Madrefede per cinquantesimi, e nel modo seguente:

Un primo cinquantesimo gli sarà pagato appena potrà dimostrare di essersi coperta la sottoscrizione almeno della metà delle Azioni che compongono la Prima Serie.

Non potrà ricevere il pagamento di un secondo cinquantesimo, senza aver prima giustificato l'impiego fatto del precedente da lui riscosso in ispese di acquisto o costruzioni relative alla Ferrovia, o in adempimento degli altri obblighi che incumbono per la Concessione; e così susseccutivamente per gli altri.

Benvero potrà esigere più cinquantesimi in una volta, dimostrando l'impiego da lui già fatto della egual somma nel modo anzidetto.

ART. 36.

Per verificare l'adempimento delle dette condizioni, che dànno diritto al Concessionario Gerente alla esazione de' cinquantesimi nel modo pattuito, e per la ricezione delle consegne di cui è parola nell'articolo 13 de' presenti Statuti, nonchè per quant'altro sarà detto in prosieguo, rimangono istituite altrettante Commessioni di Sorveglianza per quanti sono i Capoluoghi delle Provincie del Regno che vengono ad essere attraversate dalla Ferrovia; cioè in Napoli — Avellino — Foggia — Bari — Lecce.

ART. 37.

Le dette Commessioni di Sorveglianza si compongono così:
Quella di Napoli da' Signori

Principe d'Ottajano Giuseppe de' Medici
Barone Stanislao Barracco
Barone Luigi Compagna
Carlo di Lorenzo
Luigi Balsamo
Gaetano Maria Amato
Cav. Francesco del Giudice
Errico Alvino
Fausto Niccolini

E ciascuna di quelle delle altre Provincie da *coloro che saranno chiamati a farne parte per via di nomine che ne appartengono alla detta Commessione di Napoli, incaricata come Commessione Centrale giusta l'articolo* 10, *sulla proposta che ne sarà fatta dal Gerente.*

Tra due mesi al più tardi dalla data de' presenti Statuti, saranno alligati ai medesimi gli atti comprovanti le nomine anzidette.

Ogni mutamento de' componenti delle dette Commessioni per causa di forza maggiore dovrà essere *proposto dal Gerente*, *ed approvato non solo dalla Commessione cui si appartengono, ma benanche dalla Commessione Centrale.*

ART. 38.

Le dette Commessioni delibereranno validamente con la presenza almeno di tre membri, sotto la presidenza del più anziano tra i loro componenti, ed a maggioranza assoluta di voti; in caso di parità sarà preponderante la opinione che abbia il voto del Presidente.

Il più giovane di detti componenti adempirà le funzioni di Segretario, conservando il diritto al suo voto.

*

ART. 39.

Esamineranno esse le giustificazioni che il Gerente potrà presentare per richiedere le liberanze de' pagamenti dovutigli.

Tali giustificazioni per gli acquisti di terreni saranno date con la produzione de' titoli, e per gli approvisionamenti e lavori co' rispettivi contratti, e con gli stati che ne dimostrano l'applicazione.

Ogni più ampla indagine è lasciata alla prudenza delle Commessioni, che potranno per mezzo di uno de' loro membri dagli altri delegato procedere benanche a verifiche locali.

ART. 40.

La Commessione di Napoli rimane inoltre incaricata delle funzioni di Commessione Centrale; e quindi, oltre alle proprie deliberazioni, provvederà all'esecuzione delle medesime, e di quelle delle altre Commessioni, sulle copie che gliene saranno trasmesse, munite della firma del Presidente e del Segretario. Ed in vista delle medesime saranno staccate dalla Madrefede condizionata come sopra le polizze de' pagamenti liberi dovuti al Gerente, bastando a scioglierne il vincolo la firma di due membri della detta Commessione Centrale, unita a quella di esso Gerente.

Le somme che nell'indicato modo spetteranno libere al Gerente saranno versate per suo conto a' signori C. M. de Rothschild e figli, banchieri del medesimo, incaricati di tenerli come fondi dell'intrapresa a sua assoluta disposizione.

ART. 41.

Di tutte le somme che resteranno sulla Madrefede, e non pagate al Concessionario nel corso de' lavori, se ne comprerà rendita iscritta sul Gran Libro del Debito Pubblico Consolidato *di Napoli, fondo del* 5 %, intestata al medesimo, e vincolata come la Madrefede, a cura della Commessione Centrale, di concerto però col Concessionario stesso, sia pel giudizio dell'opportunità dell' impiego anzidetto, che per la sua esecuzione. Come del pari nello stesso modo ne saranno praticate le corrispondenti alienazioni a misura del bisogno.

ART. 42.

Le dette Commessioni inoltre durante la costruzione della linea, e sino a che l'Adunanza Generale de'Soci non sia riunita, rimangono incaricate di ricevere i reclami che a qualunque Azionista piacesse di promuovere intorno all'andamento dell'intrapresa, per accordare o negare autorizzazione a' medesimi, come lo potrebbe la stessa Adunanza Generale, giusta l'articolo 61; e nell'affermativa, per darvi corso legale, giusta l'articolo 69.

E finalmente ciascuno de' membri della Commessione Centrale è autorizzato a vistare per controllo le Azioni o Promesse di Azioni, che emette il Gerente giusta l'articolo 20.

Dal momento che l'Adunanza Generale de'Soci possa aver luogo, giusta quanto si stabilisce in prosieguo, rimane salvo al Gerente il dritto di reclamare alla medesima dalle deliberazioni ed operato delle Commessioni di Sorveglianza.

ART. 43.

Le funzioni di dette Commissioni sono puramente onorifiche; e solo dànno diritto ad un gettone di presenza di ducati sei per ognuno de' suoi membri in ogni seduta cui potranno essere convocate a domanda del Gerente; oltre ad una trimestrale che hanno diritto a tenerne anche senza tale domanda.

I membri delegati per le verifiche locali, giusta l'articolo 39, andranno esenti da ogni spesa di viaggio e trattenimento, cui provvederà il Gerente, e che formeranno peso dell'Amministrazione.

ART. 44.

Le dette Commissioni sono provvisorie, sino a che non sia diversamente stabilito dalla prima Adunanza Generale de' Soci, che dovrà occuparsi della istituzione diffinitiva di altrettanti Consigli di Sorveglianza in vece delle medesime.

TITOLO VII.

Introiti. Prelevamenti. Pesi. Interessi. Utili netti.

ART. 45.

Gl'introiti della Società consistono ne' diritti di percezione sulla Ferrovia, per trasporti sia di passaggieri che di mercanzie ed altro, e ne' prodotti accessori della Concessione, tra cui specialmente il Premio di annui ducati 180,000. Gl' interessi sulle somme non ancora pagate al Concessionario, qualora saranno state invertite in acquisto di rendita iscritta come si è previsto nell'articolo 41, faranno parte anch'essi degl'introiti sociali.

ART. 46.

Dal detto Premio, raggiunto che abbia la cifra di annui ducati 180,000, saranno prelevati annui ducati 100,000, cioè ducati 50,000 per ogni semestre che ne pagherà il Real Governo, destinandoli a far parte del Fondo di Ammortizzazione, sino a che la stessa non avvenga per tutte le Azioni che compongono il Fondo Sociale; il dippiù soltanto ne sarà riportato ad introito sociale.

ART. 47.

Tutta quella parte del Premio anzidetto che si potrà riscuotere prima che arrivi all'annua sua cifra totale, sarà destinata innanzi tutto alla formazione di un Fondo di Riserva sino a ducati 500,000, impiegandosi in acquisto di rendita iscritta nel modo pattuito con l'articolo 41.

Il dippiù, qualora ne rimanga, e gli annui interessi provvenienti dall'impiego sud-

detto, faranno parte soltanto degl'introiti sociali. Qualora nel detto modo non si raggiunga la cifra stabilita, il dippiù ne sarà prelevato dagli altri introiti sociali; e con essi sarà pure reintegrata, nel caso che posteriormente venisse a menomarsi.

Il Fondo di Riserva rimane destinato esclusivamente a spese straordinarie che potessero essere necessitate da avvenimenti impreveduti, dal momento che entrano a carico della Società, e che saranno giudicate utili alla medesima dall'Adunanza Generale de' Soci.

Ciò non toglie che ne' casi di massima urgenza il Direttore Gerente possa usare da sè solo del detto Fondo, per non essergli possibile di attendere la riunione dell'Adunanza Generale, salvo ad ottenerne, e sotto la sua personale responsabilità, l'approvazione dell'uso nella prossima riunione della medesima.

ART. 48.

Tali introiti, netti come si è detto del Fondo di Ammortizzazione e del Fondo di Riserva, saranno anche depurati de' pesi sociali.

Questi ultimi si compongono delle spese di esercizio, riparazioni ordinarie, ed amministrazione della Intrapresa, dal momento che passano a carico della Società; in modo sempre però che il Gerente rimane obbligato a fare che non sorpassino il 55 0|0 degl'introiti per l'intera linea sotto la sua personale responsabilità per l'eccesso; e ciò da quando la linea sarà interamente completata.

ART. 49.

Dagl'introiti netti, e così depurati de' pesi, sarà prelevato il 5 0|0 a corrispondersi annualmente a' possessori delle Azioni esistenti. Tale interesse sarà pagabile a cassa aperta ogni sei mesi, cioè il primo aprile ed il primo ottobre di ciascun anno.

Eguale interesse sarà prelevato a favore delle Azioni che si trovassero ammortizzate nel modo che si stabilisce con gli articoli 53 e 54; e sarà attribuito al Fondo di Ammortizzazione, in aumento degli annui ducati 100,000 destinati a farne parte giusta l'articolo 46.

ART. 50.

Sul dippiù che rimane sarà prelevato annualmente un per cento, ad oggetto di formarne una Cassa di Soccorso e di Premi per gl'impiegati ed operai addetti alla Ferrovia, a disposizione del Gerente, con l'approvazione benvero della Commessione o Consiglio Centrale di Sorveglianza.

Ne sarà prelevato altro un per cento, per servire in primo luogo alle riparazioni del Porto di Brindisi, testa principale della Ferrovia pel commercio di Oriente, e secondo un piano tecnico o finanziero che sarà presentato dal Gerente all'approvazione dell'Adunanza Generale de' Soci, per ottenerne poi l'autorizzazione dal Real Governo, *qualora alla predetta autorizzazione vi sia luogo*. In secondo luogo tal prelevamento sarà addetto alla esecuzione di opere che nello stesso modo dovranno essere giudicate utili all'ampliazione de' prodotti della Ferrovia, ed in beneficio de' Comuni dalla medesima attraversati, *previa l'autorizzazione del Real Governo.*

Questi due prelevamenti però avranno luogo qualora l'Adunanza Generale medesima non ne disconvenga, e sino a quando non sarà dalla stessa diversamente deliberato. Nel caso affermativo, il loro prodotto sarà egualmente impiegato in acquisto di rendita iscritta, come nell'articolo 41, destinata all'aumento delle rispettive loro Casse.

ART. 51.

Tutto quello che resterà d'introiti, dopo siffatti prelevamenti, costituirà utile sociale, darà dritto ad eguale dividenda tra tutte le Azioni esistenti ed ammortizzate. In guisa che tale dividenda si estenderà a tutti gl' introiti sociali, netti di pesi, una volta che sia avvenuta l'Ammortizzazione totale. Questa dividenda sarà pagabile ogni anno a cassa aperta un mese dopo l'approvazione del bilancio sociale.

ART. 52.

In caso di controversia su'conti, che è tenuto a dare il Gerente giusta gli articoli 14 e 15, pagamenti non sono sospesi, ma si effettuano secondo il risultamento de'conti da lui presentati, salvo a comprendere nella più prossima ripartizione le somme provvenienti dalle rettifiche che potessero meritare.

TITOLO VIII.

Ammortizzazione delle Azioni.

ART. 53.

Il Fondo di Ammortizzazione, costituito dagli annui ducati 100,000 di cui è parola nell'art. 46, e dagli annui interessi al 5 0[0 sulle Azioni già ammortizzate giusta l'articolo 49 sarà totalmente addetto in ogni sei mesi ad estinguere un corrispondente numero di Azioni, per quante potrà pagarne alla pari: rimanendo calcolato che l'Ammortizzazione totale avrà luogo in tal modo prima che spirino i cinquant'anni del Premio accordato dal Real Governo.

ART. 54.

L'Ammortizzazione si esegue per via di sorteggio in ogni sei mesi, cioè a misura de'pagamenti del Premio dovuto dal Real Governo.

Tale sorteggio avrà luogo alla Sede della Società in Napoli. Il regolamento per la sua esecuzione dovrà essere presentato all'approvazione della prima Adunanza Generale de'Soci. Rimane benvero fin da ora stabilito che il sorteggio debba eseguirsi ne' primi cinque anni esclusivamente tra le Azioni che compongono la Prima Serie ; dal sesto anno insino a tutto l'ottavo tra le medesime e quelle della Seconda Serie; dal nono insino a tutto il decimo tra le prime tre Serie, e dall'undecimo anno in poi tra tutte le Serie.

ART. 55.

Il pagamento delle Azioni sorteggiate sarà fatto a cassa aperta, un mese dopo eseguito il sorteggio.

Benvero non potrà essere riscosso che contro la restituzione del titolo ammortizzato, che sarà marcato da un suggello constatante la sua Ammortizzazione.

In tal caso col pagamento sarà pure ricevuto un novello titolo, costituente Azione di godimento delle dividende degli utili stabiliti giusta l'articolo 51, e rappresentanza aliquota nell'intero Fondo Sociale, dopo avvenuta la totale Ammortizzazione delle Azioni.

TITOLO IX.

Adunanza Generale de' Soci.

ART. 56.

L'Adunanza Generale de' Soci rappresenta la loro universalità. In conseguenza tutte le sue deliberazioni sono obbligatorie anche per gli assenti e pe' dissidenti.

Si compone di tutti gli Azionisti che saranno al caso di rappresentare in essa almeno cento Azioni nominative, tra le proprie e quelle di cui potranno essere incaricati per procura da altri proprietari di Azioni del pari nominative; dappoichè rimane interdetto di farsi rappresentare per via di procura conferita ad individuo che non sia proprietario anch'esso di Azioni nominative.

ART. 57.

Il primo marzo ed il primo settembre di ciascun anno si riunisce di dritto l'Adunanza Generale alla Sede Sociale in Napoli, e senza bisogno di avviso preliminare. Si riunisce pure ogni qualvolta fuori delle indicate epoche dal Gerente fosse creduto necessario.

In tal caso sarà tenuto ad annunziarne la convocazione almeno un mese prima con avviso inserito nel Giornale Officiale del Regno, indicante l' oggetto della convocazione medesima.

Sino a che non avvenga l'apertura di un primo tratto di strada, le cennate riunioni non avranno luogo, e le funzioni dell'Adunanza Generale ne'puri limiti di controllo, e nei soli casi preveduti co' presenti Statuti, saranno esercitate dalle Commessioni di Sorveglianza.

ART. 58.

L' Adunanza non può deliberare valevolmente se non quando vi sia rappresentata la metà almeno delle Azioni nominative già emesse.

Se questa cifra non è raggiunta nella sua prima convocazione, se ne farà una novella a cura del Gerente, nel modo e termini stabiliti con l'articolo precedente; ed i membri presenti alla nuova riunione, qualunque ne sia il numero, potranno valevolmente deliberare, soltanto però sugli affari che formar doveano oggetto della precedente convocazione.

ART. 59.

L'Adunanza sotto la presidenza provvisoria del Gerente, che è membro di dritto della medesima, e con la cooperazione di un Segretario provvisorio, che sarà scelto dallo

stesso tra gli Azionisti presenti, procederà come primo suo atto alla nomina del Presidente e del Segretario diffinitivi, che dovranno del pari essere eletti tra' presenti.

Tanto questa preliminare deliberazione, quanto le successive, saranno prese a maggioranza assoluta di voti; in caso di maggioranza soltanto relativa il Presidente è obbligato di mettere novellamente alle voci quelle tra le opinioni che ne avranno raccolto il numero maggiore: e questo insino a quando la maggioranza non diventi assoluta per una di tali opinioni.

Per ogni cento Azioni rappresentate da ciascuno degl' intervenuti, sia in nome proprio che per procura, gli sarà attribuito un voto. Nessuno potrà dare però più di quattro voti, qualunque sia il numero di Azioni che riunisse tra le proprie e quelle che rappresenta per procura.

ART. 60.

Le deliberazioni saranno inserite in un registro speciale, e porteranno la firma del Presidente e del Segretario.

Ogni Azionista, nel momento della sua entrata all'Adunanza, specificherà sopra apposito registro di presenza, mediante la propria firma, la dichiarazione del suo nome, cognome, dimora, e qualità di Azionista o mandatario, la quantità ed il numero delle Azioni che rappresenta, e de' voti cui ha dritto.

Questo registro, dopo verificato dal Presidente e dal Segretario diffinitivo in unione del Gerente, è chiuso immediatamente con la loro firma, e rimpiazza la firma de' processi verbali da parte degl'intervenuti.

ART. 61.

Le attribuzioni dell'Adunanza Generale sono:

1.° Di approvare i conti che è obbligato di dare il Gerente; nel qual caso è interdetto al medesimo di prender parte alla deliberazione.

2.° Di provvedere dal momento dell'apertura di qualsiasi tronco della linea al rimpiazzo delle Commessioni provvisorie di Sorveglianza con altrettanti Consigli diffinitivi di Sorveglianza, determinandone le attribuzioni, sempre però nella semplice sfera di controllo.

3°. Di provvedere allo stabilimento delle paghe al Gerente ed impiegati, dal momento che loro sono dovute dalla Società, giusta l'articolo 9.

4.° Di provvedere all'approvazione e durata de' prelevamenti dagl'introiti sociali stabiliti coll'articolo 50.

5.° Di provvedere al rimpiazzo del Gerente, o ad approvare le sostituzioni che il medesimo potesse proporre, giusta i casi *e ne' termini* previsti cogli art. 61 e 65.

6°. Di giudicare de' reclami che il Gerente potesse presentare contro le deliberazioni delle Commessioni o Consigli di Sorveglianza, giusta l'articolo 42.

7.° Di dare o negare autorizzazione allo sperimento de' reclami che dagli Azionisti si credessero portare intorno all' andamento dell' intrapresa, e provvedere al modo di farli valere in giudizio, giusta le norme adottate coll'articolo 69.

8.° Di assumere, entro i limiti legali delle sue attribuzioni, tutte le misure necessarie al buon andamento e progresso dell'intrapresa, non escluso il modificare i presenti Statuti, e commutare anche la natura e la forma della Società; *non potendosi però dar luogo a tali modifiche se non previa autorizzazione del Real Governo*, *ed ove vi sia luogo nei termini delle leggi del Regno.*

In questi ultimi due casi l'Adunanza sarà diffinitivamente presieduta dal Gerente responsabile, non potendosi dar luogo a modifiche se non dietro proposta del medesimo, e per via di convocazione straordinaria nel modo previsto coll'articolo 57; dietro la quale non si potrà validamente deliberare che col concorso all'Adunanza di tre quarti almeno delle Azioni emesse.

Qualora però tal numero non si raggiungesse con una prima convocazione, sarà proceduto nello stesso modo ad una seconda convocazione, ed in seguito della medesima l'Adunanza delibererà valevolmente, qualunque sia il numero de' membri presenti.

Sarà non pertanto necessario ne'cennati casi il concorso di tre quarti almeno de' voti intervenuti alla deliberazione. Il processo verbale sarà firmato da tutti gli aderenti, e conterrà i poteri al Gerente di procedere nelle forme legali alle modifiche deliberate, non escluso il dovere di alligarne documento a' presenti Statuti.

ART. 62.

Oltre delle cennate attribuzioni rimane interdetta ogni altra ingerenza all'Adunanza Generale, ed ai Consigli di Sorveglianza dalla medesima nominati, specialmente per quanto riguarda l'amministrazione della cosa sociale, devoluta al solo Gerente durante la costruzione della intera linea, e sino a quando dopo il suo completamento la Società conserverà l'attuale sua forma.

TITOLO X.

Disposizioni speciali.

ART. 63.

Il Gerente, per motivi della cui opportunità sarà giudice assoluto, potrà sostituire altri in sua vece, sempre però sotto la sua responsabilità personale, dandone comunicazione alla Commessione o Consiglio Centrale di Sorveglianza.

ART. 64.

Se un anno dopo l'apertura della intera linea il Gerente volesse rinunziare, lo potrà, rimanendo obbligato a proseguire nell'amministrazione e direzione sino alla prossima Adunanza Generale de'Soci, che nel modo stabilito coll'articolo 61 è chiamata a provvedere alla nomina del successore; dovendo caderne la scelta fra gli Azionisti della Società, con l'obbligo nel nuovo eletto di fornire le garentie che saranno in egual modo stabilite.

ART. 65.

Nello stesso modo sarà provveduto nel caso di decesso o qualunque altro impedimento del Gerente. Pur tuttavolta in questi casi la proposta del successore apparterrà agli eredi o aventi causa del medesimo, e dovranno esercitarla al più tardi fra sei mesi da che se ne

faccia il caso; in difetto di che l'Adunanza procederà alla nuova nomina. Appena questa avvenuta, e coll'accettazione del nuovo nominato, gli eredi e aventi causa del Gerente saranno sciolti da ogni ulteriore responsabilità e garentia.

Nell'intervallo tra l'avveramento di uno di tali casi e la nuova nomina, la Commessione o Consiglio Centrale di Sorveglianza provvederà alla scelta di un Gerente interino, di cui saranno limitate le attribuzioni alla semplice esecuzione delle misure che la detta Commessione o Consiglio potesse all'uopo adottare.

La persona che si sostituirà e succederà al Gerente, o che anche interinamente ne assumerà le funzioni ed il carattere, ne' diversi casi previsti con questo articolo, e co' due precedenti, dovrà sempre riunire tutte le condizioni e facoltà richieste a fronte del Real Governo dall'articolo 22 dell'alligata Sovrana Concessione.

ART. 66.

In ognuno de' previsti casi vi sarà diritto a considerare come ottenuta la declaratoria della precedente gestione, e ad ottenere lo svincolo delle Azioni rimaste immobilizzate, qualora fra due mesi dacchè il caso si verifichi non siano stati dedotti i carichi relativi alla precedente gestione, ed autorizzato lo aperimento delle correlative azioni in giudizio: e qualora i detti carichi siano parziali, si avrà diritto allo svincolamento immediato per tutta la quota non compromessa da' medesimi; qualora poi assorbiscano l'intera cauzione, si attenderà l'esito del giudizio per lo svincolamento della medesima.

ART. 67.

In consegnenza delle precedenti disposizioni la Società non si scioglie in nessuno de' previsti casi d'impedimento o mancanza del Gerente.

Non si scioglie nemmeno per decesso o altro impedimento legale qualsiasi di uno o più Azionisti; continuerà cogli eredi, successori, o aventi causa, purchè, qualora il versamento totale non si trovi eseguito, sia dal Gerente riconosciuta la solvibilità de' medesimi. In caso contrario è immediatamente autorizzato alle misure tutte stabilite con l'articolo 34, qualora da parte degl'interessati, prima che siano messe in atto, non si preferisca di completare l'intero versamento, o dare idonea garentia per lo stesso.

ART. 68.

È vietato qualunque atto o impedimento con cui pretendessero gli Azionisti di sospendere od inceppare in qualsiasi modo il corso de' lavori.

Oltre a questa proibizione, comune a' loro eredi, successori, od aventi causa, ed a quelli del Gerente, in nessun caso potrà da essi procedersi a sequestri, opposizioni, apposizione di suggelli, inventario, e licitazione de' beni e valori tutti della Società.

Tutto quanto potesse farsi in disprezzo di siffatte proibizioni sarà non solo da reputarsi come non fatto, e per sè stesso improduttivo di effetti legali, ma darà luogo al risarcimento de' danni, interessi, e spese nel più amplo senso.

ART. 69.

Qualunque reclamo che agli Azionisti piacesse muovere intorno all'andamento dell'intrapresa deve essere autorizzato dall'Adunanza Generale de' Soci, a norma di quanto è stabilito nell'articolo 61, o, prima che sia possibile alla medesima il riunirsi, dalle Com-

*

messioni di Sorveglianza, giusta l'articolo 42. Nel caso in cui l'autorizzazione fosse accordata, il Gerente, ovvero la Commessione o Consiglio Centrale di Sorveglianza, se il reclamo sia contro il medesimo, saranno delegati a darvi corso legale, sempre però in nome della Società da loro rappresentata. Nel caso negativo, rimane proibito agli Azionisti di muover liti individuali, sotto pena de' danni, interessi, e spese, e di non essere ascoltati in giudizio.

ART. 70.

Ogni proprietario di Azione o di Promessa di Azione è obbligato di eleggere il suo domicilio in Napoli; e ciò per tutte le conseguenze di legge, nonchè per quelle prevedute ne' presenti Statuti.

Similmente prescegliera se a quest'ultima, o a quale delle Succursali, intende ricevere i pagamenti cui ha dritto.

La elezione si fa nell'atto della sottoscrizione, e può mutarsi posteriormente con legale dichiarazione notificata al Gerente; in mancanza rimane eletta di diritto la Sede Sociale.

Qualunque mutamento dovrà dichiararsi almeno un mese prima del cominciamento di ogni anno sociale.

TITOLO XI.

Disposizioni finali e transitorie

ART. 71.

Allo spirare della Società la liquidazione sarà eseguita dal Gerente allora in esercizio coi più estesi poteri per la realizzazione dell'attivo sociale, salvo le modifiche che potessero stabilirsi dall'Adunanza Generale.

Il residuo dell'attivo medesimo, dedotti i pesi, sarà diviso in eguali porzioni tra tutte le Azioni di godimento, che avranno rimpiazzato le Azioni ammortizzate.

ART. 72.

Poichè la Ferrovia da Napoli a Brindisi forma un' arteria importantissima per la celere comunicazione tra la Capitale e l' estrema Provincia delle Puglie verso l'Adriatico, atta non solo allo sviluppo del commercio interno del Regno, ma di quello con l'Oriente, che mette in più facile comunicazione con l'Occidente e col Settentrione; così, potendo tale linea principale avere delle diramazioni per le Provincie e punti convicini a quelli per cui passar deve la detta linea principale; le novelle Concessioni che per tali diramazioni potessero dal sig. E. Melisurgo ottenersi, volendo dal medesimo conferirsi alla Società, accettate che fossero dall'Adunanza Generale, deliberante come è stabilito nell'articolo 61, potranno dar luogo alla emissione corrispondente di un nuovo numero di Azioni, destinate a procurare il Capitale necessario all'ampliamento dell'intrapresa.

La proporzione del loro numero, la loro partecipazione a' godimenti di qualunque natura, il modo del loro pagamento, e la quota da attribuirsene al sig. E. Melisurgo in compenso delle novelle Concessioni e della sua opera per la loro esecuzione, non che il modo in

cui questa debba aver luogo, sono tutte condizioni che dovranno stabilirsi dalla detta Adunanza Generale, di concerto però col Concessionario.

Nondimeno in caso della preveduta emissione di nuove Azioni, saranno sempre preferiti al loro acquisto alla pari gli antichi Azionisti, secondo il numero d'ordine delle loro Azioni.

Tale preferenza non potrà essere però esercitata che da' possessori di Azioni nominative, e nell'improrogabile termine di un mese dall'avviso a darsene col Giornale Officiale del Regno; il qual termine decorso, rimane libero il collocamento delle nuove Azioni nel modo che sarà stimato più conveniente.

ART. 73.

Rimane espressamente facoltato il sig. E. Melisurgo a provvedere per proprio conto a qualunque altra intrapresa di simil natura, o nel Regno, *previa la Sovrana Approvazione che sia indispensabile per qualunque nuova intrapresa*, o in paese straniero, purchè non abbia l'istesso scopo di quella che si propone la Ferrovia di cui trattasi; e senza potersi reputare interdetto dalla Società presente.

ART. 74.

Ogni controversia che potesse elevarsi fra' Soci, sia nel corso della Società che della sua liquidazione, sarà giudicata *secondo le regole stabilite nelle Leggi di Eccezione intorno alla competenza ed al modo di decidere le controversie tra' soci.*

ART. 75.

I presenti Statuti, muniti della Sovrana Approvazione, che rimane ad essi alligata, e già rettificati a norma della medesima, saranno pubblicati dal Gerente ne' termini e forme stabilite dalla legge; e così pure per ogni modificazione che successivamente nel modo in essi previsto potessero subire, *ottenuta che ne sia la predetta Approvazione Sovrana.*

Rimane infine dichiarato che non intendesi arrecare alcuna benchè menoma derogazione o modificazione alle condizioni stipulate nel contratto di Concessione de' 7 aprile 1855, ed agli obblighi tutti assunti dal Concessionario, tra cui la presentazione all' approvazione del Real Governo del progetto generale dell'opera e de' progetti d'arte per la esecuzione della stessa.

Napoli 26 maggio 1855.

IL SOCIO GERENTE
responsabile nel solido
E. MELISURGO.

STATO ENUNCIATIVO

DE' LAVORI A COTTIMO

ART. I.

Andamento generale della linea.

La strada partirà da Napoli da un punto a sinistra della strada nuova del Campo verso S.Giovannello; e passando per Casoria, Afragola, Pomigliano d'Arco, e Marigliano, raggiungerà Sarno.

Da Sarno,mercè lo sviluppo della linea fino alla collina sulla quale sovrasta la selva di Paternò, traforando in quel punto la detta collina mediante una galleria sotterranea, si passerà nella pianura di S. Giorgio; di là per Mercato S.Severino si entrerà nella valle di Montoro. Sviluppando la linea sul lato dritto, o sul lato sinistro di detta valle, secondo le migliori convenienze, e praticando un traforo al monte Tappolo, mediante una seconda galleria sotterranea si congiungerà la detta valle con quella chiamata del Molino Vecchio; e costeggiando la collina su cui trovasi l'abitato di Bellizzi, si arriverà alla stazione di Avellino, la quale sarà situata tra la strada consolare e quella che va ad Atripaldi.

La Ferrovia quindi, prolungandosi fra la consolare ed il fiume Sabato fin sotto l'abitato di S. Barbato, svilupperà alla destra di Pratola, ed indi pel vallone di Marotta passerà nella valle del Calore, traforando con una terza galleria sotterranea i così detti Monticelli. Si valicherà quel fiume con un ponte, che raggiungerà la riva opposta sopracorrente di Taurasi.

Da Taurasi per le vicinanze di Mirabella, e spingendo la linea verso la sinistra di Grotta Minarda,sboccherà nella valle dell' Ufita. Dalla stessa mediante sviluppi passerà nel vallone di Stratola in vicinanza di Ariano, e pel piano di Vicola, costeggiando le falde del monte S. Stefano lungo il vallone di Vastavina,con un breve traforo passerà nella valle del Cervaro verso le sue sorgenti.

Seguendo la detta valle, e passando tra Greci e Savignano, verso la così detta Taverna delle Lamie nelle vicinanze di Monte Acuto, la strada potrà prendere la sinistra mediante una quinta galleria sotterranea, e per le vicinanze di Orsara raggiungere Troia.

Da Troia in poi la linea potrà seguire il suo andamento naturale fino a Foggia.

L'andamento di Orsara a Troia va sottoposto al paragone tra questo ed il proseguimento della Ferrovia nella valle del Cervaro, per vedere quale meglio convenga.

Da Foggia la Ferrovia pel passo d'Orta andrà a Cerignola, e da questa città, valicando l'Ofanto sottocorrente all'attuale ponte di Canosa, la Ferrovia andrà a Barletta; e quindi per Trani, Bisceglie, Molfetta, Giovinazzo, Bitonto, Modugno, a Bari.

Da Bari per Capurso, Noia, a Mola.

Da Mola a Conversano, e quindi a Monopoli; da quest'ultimo punto per Fasano, Ostuni, S. Vito, aBrindisi.

Quest'andameoto presuntivo, salvo l'approvazione del Real Governo, non deve ritenersi obbligatorio nella esecuzione; restando la facoltà al Concessionario nel corso della medesima per le modifiche che potrà giudicare utili introdurre, sempre però con la detta approvazione.

Art. II.

Dimensioni della Via — Insabbiamento — Curve — Raggi — Pendenze — Riempimenti. Trincee — Gallerie sotterranee — Pozzi — Ponti — Ponti-viadotti.

La Ferrovia per tutta la sua lunghezza sarà larga in modo da contenere un doppio binario di guide.

La sua larghezza in *corona* sarà di 8 metri e 30 centimetri [1] ne'riempimenti, di 7 metri e 40 centimetri nelle trincee e nelle rocce, oltre ai fossi necessari allo scolo delle acque, e di 8 metri fra i parapetti de' ponti e nelle gallerie sotterranee.

La larghezza fra i bordi interni delle guide di ciascun binario dovrà essere di 1 metro e 50 centimetri al più.

La distanza fra i due binari sarà di 1 metro e 80 centimetri, misurati fra i bordi esteroi delle guide interne di ciascuno di essi.

La Ferrovia per tutta la sua lunghezza sarà coperta di uno strato di grossa sabbia, lapillo, o minuto breceiame, della spessezza di 50 centimetri.

I rettifili dovranno legarsi fra loro per mezzo di curve circolari.

I raggi delle curve non saranno minori di metri 500, e nel caso di tali raggi minimi le congiunzioni con i rettifili saranno operate, per quanto è possibile, sopra piani orizzontali.

Il massimo delle inclinazioni non eccederà 5 millimetri per metro. Nelle parti montuose o fortemente accidentate le inclinazioni delle rampe non oltrepasseranno 25 millimetri per metro. Egli è sottinteso che tali forti inclinazioni non potranno estendersi sopra una lunghezza continua che oltrepassi 4 chilometri [2].

Le inclinazioni delle scarpe de' riempimenti e delle trincee avranno da 1 metro e 30 centimetri ad 1 metro e 50 centimetri di base per ogni metro di altezza, ma molto meno nelle trincee, quando queste sono aperte a traverso terreni solidi o rocce.

Le gallerie sotterranee avranno almeno 8 metri di larghezza tra i piedi-dritti al livello delle guide, e 5 metri e 50 centimetri di altezza da sotto la chiave alla superficie della Ferrovia. La distanza verticale tra l'intradosso e la superficie delle guide esterne di ciascun binario sarà almeno di 4 metri e 75 centimetri.

Se i terreni ne' quali saranno praticate le gallerie sotterranee presentassero probabilità di frane o d' infiltrazioni, saranno in que' punti rivestiti di opere solide ed impermeabili.

I pozzi ventilatori, e per la costruzione delle gallerie sotterranee, non saranno mai aperti sulle pubbliche vie ; ed i loro apiragli saranno circondati da parapetto in fabbrica dell'altezza di 2 metri.

I ponti ed i ponti-viadotti saranno costruiti in fabbrica od in ferro.

Quando i ponti passeranno al di sopra delle pubbliche strade, la loro larghezza tra i piedi-dritti sarà eguale a quella della strada, e la loro altezza dal dorso della strada fin sotto la chiave di 5 metri almeno.

[1] Un metro equivale a palmi 3,78.

[2] Il chilometro è eguale a 1000 metri, o palmi 3780.

Quando passeranno al di sotto, la loro larghezza sarà di 8 metri, e la loro altezza non minore di 5 metri e 50 centimetri.

Il Concessionario per la costruzione della Ferrovia e degli edifici accessori si servirà de' materiali comunemente usati ne'lavori pubblici locali.

Il Concessionario avrà la facoltà di modificare le disposizioni di quest' articolo, ogni qualvolta l'esperienza ne indicasse la utilità o la convenienza.

Art. III.

Stazioni — Offici Telegrafici — Porti Secchi — Magazzini — Opifici di Riparazioni — Case di Guardia — Chiusure — Barriere — Altri accessori della Via.

Il numero, l'estensione, e la situazione delle stazioni, si determinerà dal Concessionario con le norme seguenti.

Saranno di prima classe le stazioni di Napoli — Avellino — Foggia — Barletta — Bari — Brindisi.

Saranno di seconda classe quelle di Mercato S. Severino — al punto più vicino di Ariano — Troia, se la linea segue quell'andamento — Cerignola — Trani — Bisceglie — Molfetta — Bitonto — Mola — Monopoli.

Tutte le altre intermedie saranno di terza classe.

Nelle stazioni di prima classe sarà provveduto che l'imbarco e disbarco de' viaggiatori si esegua al coverto dalle intemperie. Lo stesso sarà praticato in quelle stazioni di seconda classe dove l'importanza delle popolazioni e delle città lo richiegga.

Le stazioni di prima e seconda classe saranno provvedute delle rimesse e de' magazzini necessari al servizio della Ferrovia.

Le stazioni di Napoli — Avellino — Foggia — Barletta — Bari — Brindisi saranno provvedute di Porti Secchi con magazzini atti a ricevere mercanzie e derrate destinate all'esportazione ed all'importazione.

Inoltre avranno stalle pe' diversi animali destinati alla consumazione interna, al transito, o alla esportazione. Insomma vi saranno gli edifici annessi ad una Ferrovia di primaria importanza.

In tutte le altre stazioni di seconda e terza classe nulla sarà trascurato, avendo riguardo alle località vicine, acciò le persone, le mercanzie, e gli animali possano prontamente e senza imbarazzi essere distribuiti alla circolazione.

Infine le stazioni di Napoli — Avellino — Foggia — Barletta — Trani — Bisceglie — Molfetta — Giovinazzo — Bari — Mola — Brindisi saranno provvedute delle località necessarie al servizio doganale. E le stazioni di Napoli — Foggia — Bari — Brindisi delle località necessarie per Caffè, Ristoratori, o Trattorie.

Ogni stazione avrà un ufficio pel telegrafo elettrico per uso solo della Ferrovia.

Il Concessionario si obbliga costruire i ricoveri de' cantonieri lungo tutta la linea, non che le chiusure, le siepi, e le barriere necessarie alla stessa; provvedere ai magazzini dei combustibili abbisognevoli alla locomozione, ed alle trombe idrauliche per alimentare l'approvisionamento de' *tender*.

Vi saranno tre opifici con tutto l'occorrente per apportare pronti ripari a qualunque accidente ordinario. Essi saranno situati uno a Napoli, uno a Bari, ed il terzo a Brindisi.

Tutti gli accessori, che formano il complemento voluto a bene istabilire il corso delle guide, come piani-girevoli, cambiamenti di via, aghi, segnali per l'uso e movimento della strada, ecc., saranno del pari forniti dal Concessionario.

La mobilia delle diverse stazioni forma parte de'suoi obblighi. Dessa sarà corrispondente alla loro classe senza lusso, ma convenevole e non soggetta a pronto deperimento.

ART. IV.

Guide di ferro, loro collocamento, ed accessori.

Le guide di ferro, a partire da Napoli e per tutta la regione montuosa fino allo sbocco dell'Appennino, avranno 35 chilogrammi di peso per ogni metro corrente, e 30 chilogrammi di peso per ogni metro corrente [1] pel rimanente della Ferrovia fino a Brindisi [2].

Il ferro che s'impiegherà nella fabbricazione delle guide sarà di due qualità. Le facce superiori ed inferiori in ferro rigido, duro, laminato, liscio, e di un solo pezzo. Il corpo, in ferro grezzo (*puddlé brut*); a tal uopo nella formazione de' *pacchetti* per distenderli s'impiegherà al massimo due terzi del peso in ferro *puddlé brut*. Le guide saranno ben saldate, senza *paglie* o fessure sulle facce inferiori o superiori, e la loro superficie dovrà essere netta ed uniforme.

Le guide saranno divise per lunghezze normali di 5 metri e 50 centimetri ognuna.

La loro forma sarà stabilita secondo le convenienze, avendo riguardo alle inclinazioni massime che risulteranno dagli studi a farsi.

I cuscinetti saranno di prima fusione nel corso della linea, e di seconda fusione nei cambiamenti ed incrociamenti della stessa.

I cuscinetti ordinari non peseranno meno di chilogrammi 9, 50, e quelli di congiungimento chilogrammi 12.

Dessi saranno fissati sopra traverse o dormienti per mezzo di chiodi a teste tonde.

Le guide saranno fissate ne'cuscinetti con cunei in legno preventivamente compresso.

Le traverse saranno in castagno, quercia, od altro legname, che presenti la stessa resistenza; avranno metri 2, 20 di lunghezza, 30 centimetri di larghezza, e 16 centimetri di doppiezza; e saranno situate ad egual distanza di 1 metro e 10 centimetri da asse ad asse.

Le traverse saranno situate nella spessezza dell'insabbiamento, onde evitare non solo il deperimento del legname, ma l'abbassamento delle guide ne' punti di congiunzione fra loro, per effetto delle acque che s'infiltrano sotto la superficie inferiore delle traverse; causa principale dell'uscita de' convogli dalle guide nelle corse a grandi velocità, quando tale precauzione è trascurata.

Il Concessionario avrà la facoltà di rimpiazzare il sistema delle guide a traverse e cuscinetti, sia col metodo alemanno o americano, sia con traverse o dormienti in ferro; e di adoperare i dadi in pietra, dove saranno necessari.

ART. V.

Materiale mobile di locomozione e trasporto per l'esercizio della Ferrovia.

Le locomotive che il Concessionario si obbliga fornire saranno delle fabbriche meglio conosciute per simili lavori, e dovranno consumare il fumo.

Vi sarà una locomotiva per ogni cinque miglia.

[1] Le guide delle Ferrovie di Capua e Castellammare pesano 25 chilogrammi per metro corrente.

[2] Un chilogrammo è uguale a rotola 1 12.

Acciocchè il servizio della Ferrovia non subisca rallentamenti, la forza delle locomotive destinate a rimontare piani inclinati da 20 a 25 per mille sarà proporzionatamente aumentata.

Queste locomotive di maggior potenza, atte a rimontare i piani inclinati, dovranno percorrerli con una celerità almeno di 20 chilometri all' ora, trasportando un peso bruto di 60 tonnellate, senza comprendere il peso della macchina e del suo *tender*.

Ogni locomotiva sarà provveduta di un *tender*.

Il numero e la capacità delle vetture per ogni classe di viaggiatori; de' vagoni pe' bagagli; di quelli coverti e scoverti per le mercanzie; di quelli per trasporto de' cavalli ed altri animali; de' *truks* per trasporto delle vetture ordinarie, e di quelli atti al trasporto delle artiglierie; dovrà essere sufficiente per la speditezza e comodità del servizio.

Vi saranno pure de' *wagons-post* in numero corrispondente al servizio della linea.

Le vetture de' viaggiatori saranno de' migliori modelli, e tutte sospese sopra balestre.

Ve ne saranno di tre classi. Tutte saranno coverte.

Quelle di prima e seconda classe saranno chiuse a lastre di Francia o di Germania, e quelle di terza classe con lastre di Regno.

Nelle vetture di ogni classe i posti saranno numerati.

Art. VI.

Spese generali ed eventuali.

Tutte le spese d'istallazione ed amministrazione della Società, nonchè quante altre possono occorrere per mettere in istato di attivazione la Ferrovia ne' diversi suoi tronchi, comunque non specificate, resteranno senza eccezione a carico del Concessionario nel modo espresso con l'articolo 9 degli Statuti Sociali.

Napoli 26 maggio 1855.

Il Concessionario Intraprenditore

E. Melisurgo

MODELLO *de' registri a matrice e module di sottoscrizione*

SOCIETA' IN COMMANDITA E. MELISURGO e C.i

per la Ferrovia delle PUGLIE da NAPOLI a BRINDISI

Registro di sottoscrizione affidato a Sig. (nome e cognome dell'incaricato) N.° (d'ordine sul Registro medesimo)

Il Sig. (nome e cognome del sottoscrittore)

di (patria)

domiciliato (residenza abituale)

ed elettivamente in Napoli presso (scelta a piacere del sottoscrittore, in mancanza di cui s'intende determinata per la Sede Sociale)

Sottoscrive sulla presente modula, conforme all'originale alligatone agli Statuti Sociali, e giusta l'articolo 19 de' medesimi, per (numero) azioni di ducati 100 ognuna.

Si obbliga pagarne l'ammontare per cinquantesimi del loro valore alla pari, cioè i primi tre cinquantesimi tra un mese da che ne sarà fatta richiesta dal Socio Gerente per mezzo di avviso inserito nel Giornale Officiale del Regno; e ciascuno degli altri cinquantesimi coll'intervallo di un mese l'uno dall'altro, a contare dal primo versamento.

Si obbliga di eseguire i detti pagamenti presso (scelta della Sede Sociale o di una delle Succursali, intendendosi in mancanza eletta la prima) con la seguente formola, giusta l'articolo 32 degli Statuti Sociali, cioè: — *Vincolati per versarsi sopra apposita Madrefede sul Banco delle Due Sicilie, intestata al signor E. Melisurgo, e condizionata a spendersi ad uso della Ferrovia delle Puglie da Napoli a Brindisi, nel modo stabilito coll'articolo 40 degli Statuti Sociali, portanti la data 26 maggio 1855, depositati con atto dello stesso giorno presso il Notaio Certificatore Reale di Napoli Gaetano Martinez.*

Dichiara di aver piena conoscenza de' detti Statuti, e promette esatta osservanza a' medesimi.

Elegge (scelta come sopra) per ivi ricevere i pagamenti cui ha dritto per le azioni da lui sottoscritte.

Oggi li (data della sottoscrizione)

Firma dell' Azionista

FERROVIA DA NAPOLI A BRINDISI

SOCIETA' IN COMMANDITA E. MELISURGO e C.i

per la Ferrovia delle PUGLIE da NAPOLI a BRINDISI

Registro di sottoscrizione affidato a Sig. (nome e cognome dell'incaricato) N.° (d'ordine sul Registro medesimo)

Il Sig. (nome e cognome del sottoscrittore)

di (patria)

domiciliato (residenza abituale)

ed elettivamente in Napoli presso (scelta a piacere del sottoscrittore, in mancanza di cui s'intende determinata per la Sede Sociale)

Sottoscrive sulla presente modula, conforme all'originale alligatone agli Statuti Sociali, e giusta l'articolo 19 de' medesimi, per (numero) azioni di ducati 100 ognuna.

Si obbliga pagarne l'ammontare per cinquantesimi del loro valore alla pari, cioè i primi tre cinquantesimi tra un mese da che ne sarà fatta richiesta dal Socio Gerente per mezzo di avviso inserito nel Giornale Officiale del Regno; e ciascuno degli altri cinquantesimi coll'intervallo di un mese l'uno dall'altro, a contare dal primo versamento.

Si obbliga di eseguire i detti pagamenti presso (scelta della Sede Sociale o di una delle Succursali, intendendosi in mancanza eletta la prima) con la seguente formola, giusta l'articolo 32 degli Statuti Sociali, cioè: — *Vincolati per versarsi sopra apposita Madrefede sul Banco delle Due Sicilie, intestata al signor E. Melisurgo, e condizionata a spendersi ad uso della Ferrovia delle Puglie da Napoli a Brindisi, nel modo stabilito coll'articolo 40 degli Statuti Sociali, portanti la data 26 maggio 1855, depositati con atto dello stesso giorno presso il Notaio Certificatore Reale di Napoli Gaetano Martinez.*

Dichiara di aver piena conoscenza de' detti Statuti, e promette esatta osservanza a' medesimi.

Elegge (scelta come sopra) per ivi ricevere i pagamenti cui ha dritto per le azioni da lui sottoscritte.

Oggi li (data della sottoscrizione)

Firma dell'Incaricato per la Sottoscrizione

Napoli 26 maggio 1855.

Il Socio responsabile nel solido
E. MELISURGO

MINISTERO

E REAL SEGRETERIA DI STATO

DE' LAVORI PUBBLICI

2.° Ripartimento — 2.° Carico — N.° 2496.

» Ho rassegnato a S. M. (D. G.) gli Statuti da Lei presentati per la formazione di una Società in Commandita per la costruzione della Ferrovia da Napoli a Brindisi, ed ho dato conto alla M. S. delle seguenti osservazioni, che su di essi ha fatto l'Agente del Contenzioso della Tesoreria Generale; cioè

1.°

» All'*articolo* 5, ove parlasi della Sede della Società, dovrebbe più chiaramente esprimersi, nel fine di evitare qualunque ambiguità o dubbiezza « Che la Società dovrà sempre » aver Sede in Napoli, avendo per ora il suo domicilio nella Strada Riviera di Chiaia N.° 95. »

2.°

» Nell'*articolo* 37 si propone che i componenti delle Commessioni provvisorie di Sorveglianza nelle Provincie debbono essere nominati dai rispettivi Intendenti, e si aggiugne che ogni mutamento de' componenti le dette Commessioni per causa di forza maggiore dev'essere approvato dal Real Ministero de' Lavori Pubblici.

» Ora il Real Governo, il quale non riconosce altri che il Concessionario, non può nè deve prendere alcuna ingerenza in ciò che riguarda l'andamento dell'amministrazione e della sorveglianza nell'interesse dell'Azienda Sociale, ch'è interamente estraneo ai rapporti tra il Real Governo ed il Concessionario, per effetto dell'Atto di Concessione.

» Sono quindi a modificarsi le predette clausole dell'articolo 37, potendo Ella, come fondatore dell'atto costitutivo della Società, riserbarsi la facoltà di nominare i componenti delle Commessioni provvisorie di Sorveglianza nelle Provincie, e di provvedere ne' casi di possibile mutamento de' medesimi, senza che faccia mestieri di alcuna approvazione del Real Governo.

3.°

» Ne' diversi articoli degli Statuti, in cui si parla d'impiego di somme sul Gran Libro del Debito Pubblico, sia per cauzione di Lei, come Socio Gerente, sia per Fondo d'Ammortizzazione, o come Fondo di Riserva da accumularsi per le diverse esigenze imprevedute dell'intrapresa, e di altri accessori della stessa, sembra utile, che per maggior chiarezza, si aggiunga che l'impiego medesimo dovrà esser fatto « sul Gran Libro del Debito Pubblico » di Napoli, fondo del 5 0/0. »

4.°

» Nell'*articolo* 50 dove si parla di un progetto di riparazione del Porto di Brindisi per ottenerne l'autorizzazione del Real Governo, è opportuno aggiugnere « qualora alla » predetta autorizzazione vi sia luogo » dovendo interamente rimanere libero il Real Governo di accordarla o rifiutarla, secondo che crederà nella sua saggezza e prudenza. E nello stesso articolo, ove si parla di opere in beneficio de'Comuni, è pure d'uopo aggiungere la clausola « previa l'autorizzazione del Real Governo. »

5.°

» Nel Contratto di Concessione trovasi stabilito « che i rappresentanti della Società » aventi piena facoltà di obbligare la medesima rimpetto al Real Governo debbono essere » sudditi di S. M. il Re N. S., e domiciliati nel Regno. »

» La persona legale, che rappresenta obbligatoriamente, e come responsabile nel solido, la Società in Commandita, è Ella. Ella può essere però rimpiazzata o sostituita da altro Gerente, ne' casi preveduti negli *articoli* 63, 64, e 65 degli Statuti. Laonde è indispensabile il dichiarare « che la persona che sostituirà, o succederà a Lei, o che assuma anche » interinamente le funzioni ed il carattere di Gerente, in quei diversi casi dovrà del pari » essere necessariamente suddito di S. M. il Re del Regno delle Due Sicilie, domiciliato » nel Regno, e rivestito di piene facoltà di obbligare la Società, e di rappresentarla esclu- » sivamente, e senza ingerenza di altri rimpetto al R. Governo. »

« Con la quale dichiarazione devesi pure esprimere che sarà esercitata la facoltà dell'Adunanza Generale, di cui parlasi nel num. 5 dell'*articolo* 61 « di provvedere al rimpiaz- » zo del Gerente, o di approvare le sostituzioni da lui proposte. »

6.°

» *Nell'articolo* 75 uopo è pure soggiungere che « ogni modificazione agli Statuti Sociali » dovrà essere approvata dal Real Governo, giusta le Leggi ed i Regolamenti in vigore nel » Regno ». Nel qual senso deesi pure modificare la disposizione del num. 8 *dell'articolo* 61, non potendo l'Adunanza Generale « modificare gli Statuti e commutare anche la forma e la » natura della Società, se non previa autorizzazione del Real Governo, ed ove vi sia luogo, » ai termini delle Leggi del Regno. »

7.°

» La stessa clausola « previa l'autorizzazione del Real Governo » va pure aggiunta all'*articolo* 73, col quale rimane Ella facoltata a provvedere pure per proprio conto a qualunque altra intrapresa nel Regno di simil natura; essendo indispensabile che ogni nuova intrapresa sia dal Real Governo debitamente autorizzata.

8.°

» Dovrebb'esser tolto l'*articolo* 74, col quale verrebbe per patto ad arrecarsi modificazione alle regole stabilite nelle leggi di eccezione intorno alla competenza ed al modo di decidere le controversie tra' soci, non sembrando che, trattandosi di questioni di particolari interessi de' Soci, vi sia luogo a derogare a' principi della competenza e del procedimento che sono in vigore sulla materia.

9.°

» Dichiararsi « che non intendesi arrecare alcuna benchè menoma derogazione o modificazione alle condizioni stipulate nel Contratto di Concessione del 7 aprile 1855, ed agli obblighi tutti da Lei assunti, fra cui è la presentazione all'approvazione del Real Governo del progetto generale dell'opera, e de' progetti d'arte per l'esecuzione della stessa.

» E la M. S. nell'ordinario Consiglio di Stato del 18 corrente Maggio si è degnata approvare i cennati Statuti con le modifiche proposte dall'Agente del Contenzioso, dichiarando che il piano de' lavori e l'andamento della Strada dovranno andare soggetti all'approvazione che il Real Governo si riserba di dare sugli studi, e su' piani che il Concessionario presenterà.

» Nel Real Nome glielo partecipo per l'uso che le riguarda. »

Napoli 19 Maggio 1855.

Firmato — MURENA.

Al signor EMMANUELE MELISURGO
Concessionario della Strada Ferrata da Napoli a Brindisi.

REGNO DELLE DUE SICILIE

Il giorno ventisei maggio mille ottocento cinquantacinque,
in Napoli

FERDINANDO II.

PER LA GRAZIA DI DIO

RE DEL REGNO DELLE DUE SICILIE

DI GERUSALEMME EC.

DUCA DI PARMA, PIACENZA, CASTRO, EC. EC.

GRAN PRINCIPE EREDITARIO DI TOSCANA, EC. EC. EC.

Innanzi di noi Gaetano Martinez, del fu Giuseppe, Notaio Certificatore Reale di Napoli con lo Studio nella casa di nostra abitazione Strada Bisignano N.48, e de'sottonotandi testimoni aventi i requisiti dalla legge richiesti, si è costituito

Il sig. Emmanuele Melisurgo, del fu Spiridione di Bari, ingegnere civile domiciliato qui in Napoli Riviera di Chiaja num. 95.

Cognito a noi Notajo e testimoni infrascritti.

Il medesimo ha dichiarato che, avendo ottenuto Sovrana Concessione per la costruzione di una Ferrovia da Napoli a Brindisi, giusta il capitolato contenuto nell'istromento del 7 aprile 1855 per mano nostra (1), approvato con Real Decreto de' 16 detto, e volendo procedere alla formazione di una Società in Commandita, da lui rappresentata come unico Socio responsabile nel solido, e con la distribuzione del Capitale Sociale per Azioni, così ha redatto, sottoscritto, e fatto munire della Sovrana Approvazione gli Statuti Sociali, portanti questa stessa data, perchè siano obbligatori per lui non solo, come formalmente promette co' medesimi, e coll'atto presente, ma per tutti coloro che, mercè la sottoscrizione al Capitale Sociale nel modo in detti Statuti previsto, verranno ad accettarli e ad obbligarsi a norma de' medesimi in corrispondenza del rispettivo numero di Azioni per cui avranno sottoscritto; il tutto come se il presente atto fosse stato sin dal principio stipulato in presenza del Comparente e de'futuri Azionisti.

E per la maggiore efficacia dell'atto presente, nel riconoscere le sottoscrizioni da lui apposte a tutti quelli appresso nominandi, con le surriferite qualità mette in deposito presso di Noi, perchè facciano parte integrante di questo stesso presente atto, tanto i detti

Statuti Sociali da lui firmati, portanti la data 26 maggio 1855 (2), quanto i seguenti documenti da rimanere alligati come annessi ed inserti agli Statuti medesimi, cioè :

Copia legale per mano di Noi Notaio del surriferito istrumento di Concessione del 7 aprile 1855, rogato pure per mano di Noi Notaio (3).

Estratto del Real Decreto de' 16 aprile 1855, pubblicato dal Giornale Officiale del Regno in data 19 corrente (numero 108), relativo all' Approvazione Sovrana accordata a detta Concessione ; il quale estratto porta anch' esso questa presente data, e la firma del Comparente (4).

Stato enunciativo de' lavori a cottimo per la costruzione di detta Ferrovia, di cui si parla negli Statuti medesimi, portante la stessa loro data, e la firma del Comparente (5).

Modello de' Registri a matrice e delle moduie di sottoscrizione alle Azioni suddette, di cui parlasi egualmente negli Statuti, ed a cui è stata del pari apposta la data loro medesima e la firma del Comparente (6).

E finalmente l'originale partecipazione ricevuta il 19 corrente dal Real Ministero dei Lavori Pubblici del Sovrano Rescritto del 18 corrente, intorno all' Approvazione Reale de' succennati Statuti (7).

Dichiara infine che le correzioni tutte imposte col detto venerato Atto di Approvazione Reale sono state già eseguite sugli Statuti originali come sopra depositati, giusta quanto appare dalla loro indicazione risultante in carattere corsivo dalla stampa de' medesimi.

(1) Reg. in Napoli 1. Uff. 10 mag. 1855. N. 3178 lib. 1. vol. 450 fol. 47 cas. 5 grana 80 Piromallo.

(2) Reg. in Napoli 1. Uff. li 26 maggio 1855. N. 3040 lib. 2. vol. 333 fol. 94 cas. 3. gr. 30 Piromallo.

(3) Reg. in Napoli 1. Uff. li 24 maggio 1855 N. 4554 lib. 1. vol. 451 fol. 64 cas. 4. gr. 20 Piromallo.

(4) Reg. in Napoli 1. Uff. 26 maggio 1855 N. 3077 lib. 2. vol. 333 fol. 94 cas. 4 grana 20 Piromallo.

(5) Reg. in Napoli 1. Uff. li 26 maggio 1855 N. 3038 lib. 2. vol. 333 fol. 94 cas. 5 gr. 20 Piromallo.

(6) Reg. in Napoli 1. Uff. li 26 maggio 1855 N. 3039 lib. 2. vol. 333 fol 94 cas. 2. gr. 20 Piromallo.

(7) Reg. in Napoli 1. Uff. li 22 maggio 1855 N. 3450 lib. 1. vol. 139 fol. 29. cas. 2. gr. 20 Piromallo.

Fatto e pubblicato in questo Comune e Provincia di Napoli nel suddetto giorno, mese ed anno, e propriamente nella officina a noi addetta per gli affari notarili della Intendenza di questa Provincia, e dell'Amministrazione Municipale della Città di Napoli, sita in Monteoliveto, previa lettura di quest' atto assieme agl' inserti, fattane da noi Notaio a voce chiara ed intelligibile al costituito signor Melisurgo, alla presenza de' testimoni signori D. Ferdinando Rulli, fu Filippo, domiciliato vico Tagliaferri numero 68, e D. Francesco Macchia, del fu Agostino, domiciliato vico Conte di Moia numero 52, ambi di Napoli, ed impiegati civili ; i quali con esso signor Melisurgo e noi Notaio si sottoscrivono

Firmati E. Melisurgo — Ferdinando Rulli testimone — Francesco Macchia testimone — Notar Gaetano Martinez di Napoli.

Specifica, Carta e Ruoli gr. 52. Repert. 24. Reg. ed Archivio 90 Dritto duc. 1 00 — In tutto duc. 2 56 G. Martinez.

N. 4627 reg. in Napoli 1. Uff. li 26 maggio 1855 lib. 1 vol. 451 fol. 71 cas. 1. gr. 80 N. 2712 per Archivio gr. 10 — gr. 90 Piromallo.